



La ville mobile gouvernée : intercommunalités, politiques de déplacements et trajectoires de développement dans la Région Urbaine Marseillaise

Martin Claux

► To cite this version:

Martin Claux. La ville mobile gouvernée : intercommunalités, politiques de déplacements et trajectoires de développement dans la Région Urbaine Marseillaise. Architecture, aménagement de l'espace. Aix-Marseille Université, 2014. Français. NNT : . tel-01207868

HAL Id: tel-01207868

<https://hal.science/tel-01207868>

Submitted on 1 Oct 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



IFSTTAR

INSTITUT FRANÇAIS
DES SCIENCES
ET TECHNOLOGIES
DES TRANSPORTS,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DES RÉSEAUX

Thèse de doctorat

Soutenue le 04 septembre 2014

La ville mobile gouvernée : intercommunalités, politiques de déplacements et trajectoires de développement dans la Région Urbaine Marseillaise

par **Martin Claux**

en vue de l'obtention du titre de docteur de
l'Université d'Aix-Marseille dans le cadre de
l'école doctorale n°355 – espaces, cultures et sociétés

Structure de recherche d'accueil : LMA



U n i v e r s i t é d ' A i x - M a r s e i l l e
École doctorale 355 "Espace, Cultures et Sociétés"
Faculté de droit et de science politique
Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional
Laboratoire Interdisciplinaire En Urbanisme

La ville mobile gouvernée

intercommunalités, politiques de déplacements
et trajectoires de développement dans la
Région Urbaine Marseillaise.

Martin CLAUD

T H È S E D E D O C T O R A T

Préparée au Laboratoire Mécanismes d'Accidents de l'IFSTTAR en vue d'obtenir le grade de Docteur de
l'Université d'Aix-Marseille, dans la discipline :

A M É N A G E M E N T D E L ' E S P A C E , U R B A N I S M E

Présentée et soutenue publiquement le 04 septembre 2014, devant le jury :

Hélène REIGNER, Chargée de Recherches HDR à l'IFSTTAR, Directrice de thèse.

Jérôme DUBOIS, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille, Co-directeur de thèse.

Vincent Kaufmann, Professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'École Polytechnique Fédérale de
Lausanne, Examineur.

Marie-Hélène Massot, Professeure en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris Est Créteil, Rapporteur.

Philippe MÉNERAULT, Professeur en aménagement de l'espace et urbanisme, Université de Lille 1, Président du jury.

Lionel Prigent, Maître de Conférences en aménagement de l'espace et urbanisme, Université de Bretagne Occidentale,
Rapporteur.

À Antoine, mon frère

À Manon, qui a un bien charmant bidon

Remerciements

Débutée par accident à la suite d'un stage de Master professionnel, cette thèse a été réalisée à Salon-de-Provence, au bien nommé Laboratoire Mécanismes d'Accidents.

Assurément, ce travail de longue haleine reste redevable de l'investissement et l'exigence d'Hélène. Pour ton soutien constant et avisé, pour avoir lu, relu et annoté des quantités de documents de travail et surtout pour ta bienveillance et tes multiples encouragements tout au long de cette expérience professionnelle et humaine, je tiens à t'exprimer, Hélène, toute ma reconnaissance.

Je tiens à remercier Dominique Fleury, un temps directeur de thèse et désormais retraité, pour ses remarques avisées et l'intérêt qu'il a porté à ce travail.

Je tiens à remercier Jérôme Dubois pour cette co-direction éclairée et riche d'enseignements.

Je remercie les membres du jury de participer à l'évaluation finale de ce travail.

Ce travail a été rédigé dans l'isolement, mais il doit beaucoup aux échanges collectifs qui l'ont alimenté. Je souhaite donc remercier les organisateurs et participants des GERI Territoires et des séminaires MISTRAL, arènes où j'ai eu de multiples occasions de présenter mon travail de thèse et d'en discuter les avancées. Ce travail de thèse a aussi bénéficié des paroles encourageantes prodiguées par les participants aux séminaires du projet de recherche "*négocier la SOLidarité TERitoriale dans les intercommunalités*", financé par l'Agence Nationale pour la Recherche et codirigé par Mathieu Leprince et Hélène Reigner.

Ce travail doit aussi beaucoup à l'ensemble des personnes rencontrées lors des trois années de travail de terrain. Tous m'ont consacré du temps pour m'initier à un univers professionnel, celui des transports publics urbains, qui m'était inconnu. Je tiens à les remercier pour l'accueil, attentif et curieux, qu'ils ont réservés aux questionnements qui animent ce travail.

Je souhaite remercier l'équipe pédagogique de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional, tout particulièrement Frédérique Hernandez, pour m'avoir offert l'opportunité d'encadrer des diagnostics dans une ambiance chaleureuse.

Je remercie aussi toute la sympathique équipe du département *Gestion Urbaine* de l'IUT d'Aix-Marseille où j'ai découvert avec engouement l'enseignement et achevé ce travail de thèse. Merci tout particulièrement à Maurice et Serge qui m'ont accordé leur confiance. Ce

poste d'ATER et le retour à l'économie qu'il impliquait ont, sans aucun doute, fait rebondir ce travail de thèse. Merci aussi à Olivier, Hélène, Saïd, Danielle et Laurence pour leur soutien attentionné.

J'ai une pensée amicale pour l'ensemble des membres du Laboratoire Mécanismes d'Accidents qui m'ont accompagné au quotidien durant les trois premières années de ce travail. Ce laboratoire reste à mes yeux, un lieu de travail agréable et dynamique où la qualité et la rigueur du travail scientifique côtoient de fameux tournois de pétanques.

Désormais délesté du travail de rédaction, j'ai une pensée particulière pour ceux qui sont en train de rédiger, ou pensent sérieusement à s'y mettre : Julie à Salon ; Ludivine à Grenoble ; Benoit à Aix et Julien à Pau.

Je tiens aussi à témoigner mon affection aux amis qui m'ont accompagné dans ce travail, distant de leurs préoccupations quotidiennes et plus ou moins farfelu à leurs yeux : Ambre, Élodie, Aubin (non ! une soutenance ne dure pas plusieurs jours ; heureusement d'ailleurs), Bribri, Colin, Julien, Manu, Morgane, Rachel, Nico, Martin.

Évidemment, je tiens à remercier mes parents, Yves et Christine, pour la relecture attentive de ce travail. Je tiens à remercier mes sœurs, Fanny, Mathilde, Perrine, Mélanie (qui, avec sa rigueur, a lancé la relecture du manuscrit) et Marie ainsi que mon frère, Antoine. Chacun à leurs manières, m'ont soutenu lors de la réalisation de ce travail. Je tiens aussi à témoigner mon affection à Alex, l'un de mes beaux-frères, qui m'a montré, il y a quelques années maintenant, qu'il était possible de réaliser une thèse par accident.

Enfin, et avant tout, je souhaite remercier Manon. À mes côtés durant cette expérience, elle a, elle aussi, goûté aux vicissitudes de la thèse. Merci, Manon, pour ton soutien sans faille.

Sommaire

| | |
|---|------------|
| Sommaire | 3 |
| <i>Introduction générale.....</i> | 7 |
| Objet et actualités de la recherche : Politiques urbaines et dimension sociale de la mobilité dans la ville des flux | 9 |
| Question de recherche | 26 |
| Cadre analytique et hypothèses de recherche | 27 |
| Méthodologie de recherche et structure de l'argumentation : observer la différenciation, construire par opposition | 38 |
| <i>Première partie. Polarisation économique, division sociale de l'espace et construction intercommunale dans la région urbaine marseillaise.....</i> | 45 |
| Introduction. Lire les territoires à travers leurs "inconscients territoriaux" | 47 |
| Chapitre 1. Quatre intercommunalités périphériques dans une région urbaine fragmentée..... | 51 |
| Chapitre 2. Des territoires "dorés" | 69 |
| Chapitre 3. Des territoires "rouillés" | 103 |
| Conclusion de la première partie. Deux "inconscients territoriaux" | 133 |
| <i>Deuxième partie. Transports publics intercommunaux et registres différenciés de la solidarité urbaine</i> | 137 |
| Introduction. la solidarité communautaire face aux identités territoriales | 139 |
| Chapitre 4. Politiques intercommunales et solidarités communautaires : concurrence, cohabitation et hiérarchisation des registres de la solidarité urbaine | 143 |
| Chapitre 5. Tenir son rang dans la Région Urbaine Marseillaise. Des politiques intercommunales de transports publics façonnées par l'impératif de concurrence interurbaine..... | 183 |
| Chapitre 6. Desservir le "bout du monde" pour transporter un public contraint, quand la solidarité envers les périphéries domine la scène communautaire..... | 227 |

| | |
|---|------------|
| Conclusion de la seconde partie. Attractivité et compétitivité urbaine contre réactualisation de la dimension sociale de la mobilité | 267 |
| <i>Troisième partie. Réguler les circulations automobiles en ville : valorisation urbaine et mécanismes marchands de la sélectivité des usagers</i> | <i>271</i> |
| Introduction. Le stationnement une compétence communale articulée aux politiques intercommunales de transports publics urbains ?..... | 273 |
| Chapitre 7. Intercommunalité, voirie et stationnement :(dés)articulation des politiques urbaines de Transport et de Déplacements | 277 |
| Chapitre 8. Usagers choyés des politiques de stationnement et outils marchands de la sélectivité | 313 |
| Conclusion de la troisième partie. Approfondissement contre allègement des contraintes marchandes de sélection des usagers..... | 357 |
| <i>Conclusion générale. Différenciation des politiques urbaines de transport et de déplacement, différenciation des trajectoires de développement</i> | <i>363</i> |
| <i>Bibliographie.....</i> | <i>373</i> |
| <i>Annexes</i> | <i>387</i> |
| <i>Tables</i> | <i>410</i> |
| <i>Tables des matières.....</i> | <i>417</i> |

Abréviations, sigles et acronymes utilisés

ADCF : Assemblée Des Communautés de France

AOTU : Autorités Organisatrices des Transports Urbains

CA-AP : Communauté d'Agglomération Agglopôle Provence

CAPAE : Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile

CAPM : Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues

CU-MPM : Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

CPA : Communauté d'agglomération du Pays d'Aix

CA-GHB : Communauté d'Agglomération Garlaban Huveaune sainte Beaulieu

DGI : Direction Générale des Impôts

EPAREB : Établissement Public d'Aménagement des Rives de l'Étang de Berre

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

IRIS : Îlots Regroupés pour l'Information Statistiques

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PTU : Périmètre des Transports Urbains

RUM : Région Urbaine Marseillaise

SAN-OP : Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence

SCA : Syndicat Communautaire d'Aménagement

SCOT : Schéma de COhérence Territoriale

SITCA : Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne

SITEEB : Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est de l'Étang de Berre

SMITEEB : Syndicat MIXte des Transports de l'Est de l'Étang de Berre

SMTBdR : Syndicat Mixte des Transports des Bouches du Rhône

TAD : Transport À la Demande

TC : Transports Collectifs

ZIP : Zone Industriale-Portuaire

Introduction générale

Objet et actualités de la recherche : Politiques urbaines et dimension sociale de la mobilité dans la ville des flux

Ce travail de thèse, orienté par et pour l'action, se situe résolument dans une perspective interdisciplinaire. Il emprunte à différentes disciplines, à différents cadres d'analyses. Il tente un travail d' "*appropriation pertinente de ce qui [a] été découvert ailleurs*¹" afin d'alimenter une "*activité [...] visant à maîtriser l'urbanisation, à soumettre les processus de transformations de l'espace construit à des configurations qui servent mieux la société*²".

En apportant des éléments de réponse aux questions comment, pourquoi et pour qui les politiques urbaines produisent la ville, cette thèse s'intéresse aux différents registres de la solidarité urbaine et se propose d'expliquer les différenciations qui affectent les politiques urbaines de transport et de déplacements.

Pour démontrer la coexistence de différentes formes de solidarités urbaines et la domination de l'une de ces formes sur les autres, cette thèse s'appuie sur les relations étroites qu'entretiennent réseaux et territoires.

Une nouvelle architecture institutionnelle pour les réseaux urbains de transport et de déplacements : quels effets ?

Au début de la décennie 2000, le législateur français offre aux villes l'opportunité de se doter d'un cadre juridique de gouvernement spécialement taillé pour elles : l'intercommunalité d'agglomération. Cette nouvelle formule de coopération intercommunale dédiée aux espaces urbains doit favoriser l'émergence de nouvelles régulations sociales, économiques et politiques à l'échelle des agglomérations françaises. Explicitement, les intercommunalités d'agglomérations représentent aux yeux du législateur un moyen de lutter contre le

¹ Pinson Daniel, 2004, "Urban planning : an "undisciplined" discipline ?", *Futures*, vol.36, n°4, p. 505.

² *Ibid.*, p. 506.

développement des inégalités sociales et spatiales qui affectent les espaces urbains³. À travers la loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale⁴, il s'agit de favoriser l'émergence de "*nouvelles solidarités urbaines*"⁵ en forgeant des "*projets communs de développement*"⁶ sur des périmètres élargis, redessinés par le fait périurbain, redessinés par le "*passage à la ville motorisée*". Les intercommunalités d'agglomération se voient transférer un ensemble de "*compétences lui permettant de structurer le développement de l'aire urbaine*"⁷.

Parmi ces compétences structurantes, se trouve celle, d'organisation des transports urbains. Ainsi, les communautés d'agglomérations deviennent obligatoirement Autorités Organisatrices des Transports Urbains sur leurs périmètres. L'architecture institutionnelle des politiques urbaines de transport et de déplacements s'en trouve chamboulée et les effets de ce "*grand changement*"⁸ posent, aujourd'hui encore, question⁹. Nous avons relevé trois grands questionnements.

³ Sur ce point la présentation du projet de loi, réalisée par le ministre de l'intérieur de l'époque, Jean-Pierre Chevènement, ne laisse aucun doute : "*Il faut donc se donner tous les moyens de lutter sur le long terme contre l'apartheid social. Et puisque celui-ci revêt de plus en plus la forme d'un apartheid spatial, il faut repenser notre organisation urbaine pour défendre au niveau pertinent le modèle de citoyenneté auquel nous sommes attachés. À la réalité physique des agglomérations, de leur ville-centre, de leurs communes périphériques, de leurs cités agrégées au fil de la croissance urbaine, ne correspond aujourd'hui bien souvent aucune entité politique et juridique, capable de prendre les décisions qui engagent le long terme : nouvelle répartition de l'habitat, remodelage des banlieues – ô combien nécessaire –, dédensification de certains quartiers, reconstitution du tissu urbain, politiques ciblées de formation et d'emploi, plans de circulation et de transports publics etc. L'agglomération est le niveau le plus pertinent pour la définition et pour la mise en œuvre d'une politique de la ville efficace sur le long terme. Le projet de loi vise à forger l'outil nécessaire [la communauté d'agglomération]*", intervention du ministre de l'intérieur, Mr Jean Pierre Chevènement, lors de la présentation du projet de loi relatif à l'organisation urbaine et la coopération intercommunale devant l'assemblée nationale, 4 février 1999, compte rendu intégral des séances du 4 février 1999, JORF-AN, n°9, p. 951 – 952.

⁴ Loi n°99-586, du 12 juillet 1999, relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite "loi Chevènement", JORF n°160, 13 juillet 1999, p. 10361 – 10396.

⁵ "*C'est de [la] capacité [des agglomérations] à entraîner les espaces qui les entourent que naîtront de nouvelles solidarités.*" Exposé des motifs du projet de loi n°1155, relatif à l'organisation urbaine et la simplification intercommunale, 1998, p. 5.

⁶ "*Toutes [les] formules de coopération à fiscalité propre ont pour vocation de prendre en charge des projets communs de développement*" Exposé des motifs du projet de loi n°1155, relatif à l'organisation urbaine et la simplification intercommunale, 1998, p. 3.

⁷ *Ibid*, p. 7.

⁸ Richer Cyprien, 2005, "Les transformations récentes de l'intercommunalité en matière de transports collectifs urbains", in Gallez Caroline et Ménerault Philippe (ss. la dir.), 2005, *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*, rapport de recherche, ADEME – INRETS, p. 25 – 49.

⁹ Gallez Caroline et Ménerault Philippe (ss. la dir.), 2005, *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*, rapport de recherche, ADEME – INRETS. Gallez Caroline, 2007, "Intercommunalité, transports urbains et pouvoir d'agglomération. Cinq trajectoires urbaines.", *Flux*, n°68, p. 43 – 31.

Premièrement, les Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) sont désormais majoritairement des intercommunalités d'agglomérations ; alors qu'elles étaient majoritairement des "intercommunalités de tuyaux" durant les précédentes décennies. Cette modification du statut juridique des Autorités Organisatrices de Transports Urbains n'est pas anodine. En effet, alors qu'auparavant les structures intercommunales dotées de la compétence d'organisation des transports urbains¹⁰ connaissaient leur propre logique de développement, éloignée des réformes générales de l'administration territoriale¹¹ ; le secteur des transports publics urbains est désormais mobilisé dans l'invention d'un nouveau territoire politique : l'agglomération¹². Tandis que la création des intercommunalités transports représentait une expression de la solidarité urbaine¹³, les politiques intercommunales de transport et de déplacements ne s'intègrent-elles pas aujourd'hui davantage dans la construction de nouveaux territoires politiques ?

Deuxièmement, à l'occasion des réformes institutionnelles affectant les politiques urbaines de transport et de déplacements, ces dernières "*sortent de leur carcan technique et s'intègrent, via l'évolution des statuts des autorités organisatrices, à une politique globale d'aménagement du territoire urbain*"¹⁴. Deux traits reflètent cette volonté de décroquer les politiques urbaines de transport et de déplacement afin de les intégrer à une politique globale d'aménagement du territoire urbain. D'une part, les réformes institutionnelles touchant les intercommunalités enjoignent cette dernière, à articuler politiques urbaines de transports publics et politiques d'urbanisme. D'autre part, les intercommunalités d'agglomération disposent de la possibilité d'étendre leurs compétences dans des domaines connexes à celui de l'organisation des réseaux de transport publics, notamment l'aménagement de la voirie et le stationnement. Ces réformes institutionnelles parviennent-elles à décroquer les politiques urbaines de transports et de déplacements ?

¹⁰ Ces structures intercommunales prenaient la forme de Syndicat Intercommunaux à Vocation Unique, de Syndicat Intercommunaux à Vocation Multiple, de District, de Syndicat Mixte ou de Communauté Urbaine.

¹¹ Ménerault Philippe, 2005, "Réforme territoriale et dynamique de l'intercommunalité dans les transports collectifs urbains : une approche diachronique", in Gallez Caroline et Ménerault Philippe (ss. la dir.), *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*, rapport de recherche, ADEME – INRETS, p. 15 – 23.

¹² Baraize François, Négrier Emmanuel, 2001, *L'invention politique de l'agglomération*, Paris : L'Harmattan.

¹³ Ménerault Philippe, 1991, *Réseaux de transport et solidarités territoriales en milieu urbain*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Paris Val-de-Marne, Institut d'Urbanisme de Paris.

¹⁴ Richer Cyprien, 2005, *op. cit.*, p. 34.

Troisièmement, les périmètres de transports urbains s'étendent de façon prononcée. Entre 1998 et 2002, cette extension des territoires du transport concerne quasiment une Autorité Organisatrice des Transports Urbains sur deux. Pour un cinquième des AOTU, l'extension du Périmètre des Transports Urbains s'effectue par l'intégration de plus d'une dizaine de communes périphériques¹⁵. Cette extension des périmètres de transport urbains fait échos au "*passage de la ville pédestre à la ville motorisée*"¹⁶. En effet, depuis plus d'un demi-siècle maintenant, l'augmentation constante des vitesses moyennes et maximales de déplacements¹⁷, issue d'une croissance continue du système automobile, a modifié l'organisation des villes. Les territoires sur lesquels sont désormais dispersées les ressources indispensables à la conduite de nos vies se sont distendus de façon très prononcée¹⁸. À travers l'évolution de leur assise spatiale, les politiques intercommunales de transport et de déplacements vont-elles prendre en compte les inégalités d'accès à la ville qui affectent notamment les résidents des franges urbaines vulnérables, bref, vont-elles "*investir et innover dans les espaces périphériques*"¹⁹ ?

Finalement, l'extension des Périmètres de Transports Urbains renouvelle la question de la prise en compte des périphéries, et notamment des résidents de ces franges urbaines, dans l'organisation des politiques intercommunales de transport et de déplacements. Quelles solidarités spatiales et quelles solidarités sociales ces politiques organisent-elles dans les territoires communautaires ? Pour qui et pour quoi sont organisées ces politiques intercommunales ?

La transition urbaine renouvelle la dimension sociale de la mobilité

Lors de la *transition urbaine*, les réseaux de déplacements motorisés prennent une importance croissante²⁰. C'est en effet, à travers l'usage de ces réseaux de déplacements motorisés que l'on parcourt aujourd'hui nos "*niches écologiques*"²¹, que l'on accède aux ressources

¹⁵ *Ibid.*, p. 34.

¹⁶ Wiel Marc, 1999, La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, Sprimont : Mardaga.

¹⁷ Orfeuil Jean-Pierre, 2008, *Une approche laïque de la mobilité*, Paris : Descartes & Cie, p. 41 – 53.

¹⁸ *Ibid.*, p. 42.

¹⁹ Mignot Dominique, 2008, "Infrastructures de transports : investir dans les banlieues et les espaces périphériques ?", *Pouvoirs Locaux*, n°76, p. 67 – 72.

²⁰ Le réseau est l'invariant territorial privilégié de l'intégration des systèmes urbains contemporains selon Claude Raffestin, 1987, "Pour une théorie de la territorialité humaine", *Cahier / Groupe Réseaux*, n°7, p. 12.

²¹ Orfeuil Jean-Pierre, 2008, *op. cit.*, p. 42.

dispersées de la “ville émergente”²². Cependant, l'accès à la ville et à ses ressources éclatées, n'est pas égal pour tous. Il existe des inégalités d'accès aux réseaux et des inégalités dans la capacité à se déplacer *via* les réseaux qui génèrent des inégalités d'accès à la ville. Certes, les inégalités d'accès à la ville ne naissent pas avec la *transition urbaine*. Elles ont toujours existé puisque la mobilité et les réseaux qui la supportent représentent un invariant de l'organisation des territorialités humaines²³. Cependant, les inégalités de mobilités sont néanmoins renouvelées par la charge de mobilité plus importante qui s'impose à tous dans la ville des métriques automobiles, particulièrement dans les espaces périurbains.

Depuis le début de la décennie 2000, la dimension sociale de la mobilité a fait l'objet d'un regain d'attention de la part des chercheurs en sciences sociales²⁴. Ces travaux mettent en avant un double renouvellement de la dimension sociale de la mobilité dans la ville motorisée. Tout d'abord, selon ces travaux, la généralisation de la *mobilité facilitée* est une source d'intensification des inégalités sociales. Ensuite, la *transition urbaine* a produit de nouveaux espaces urbains, des périphéries lointaines où s'installent des classes moyennes et populaires. Dans ces territoires, la dépendance à l'égard de l'automobile est plus forte qu'ailleurs. Dans un contexte d'augmentation des coûts de déplacements urbains, ces ménages populaires vivent une urbanité bridée et, finalement, leur *droit à l'appropriation*, leur droit à la ville s'en trouve diminué. Bref, à l'orée de la décennie 2000, la dimension sociale de la mobilité apparaît renouvelée : elle constitue une nouvelle question sociale²⁵.

²² Chalas Yves, Dubois-Taine Geneviève, 1997, *La ville émergente*, La Tour d'Aigues : Édition de l'Aube.

²³ Claude Raffestin, 1987, “Pour une théorie de la territorialité humaine”, *art. cit.* p. 12.

²⁴ Voir notamment les travaux financés par le programme de recherche “déplacements et inégalités”, lancé en 1999 par le ministère de l'Équipement et des Transports : Mignot Dominique (ss. la dir.), 2001, *Transport et grande pauvreté*, rapport de recherche, Predit-PUCA, Lyon : LET. Amaouche Marie-Dominique, Epstein Renaud, 2001, *Les politiques publiques de transport et les inégalités socio-territoriales*, Predit – PUCA, Paris : ACADIE. Bensasson Suzanne, Pillement Jacques, Teule Michel, 2001, *La ligne 93 à Marseille, 2 ou 3 choses qu'il faudrait savoir d'elle*, Predit – PUCA, Marseille : Cerfise. Coutard Olivier, Dupuy Gabriel, Fol Sylvie, 2002, “La pauvreté périurbaine : Dépendance locale ou dépendance automobile”, *Espaces et sociétés*, n°108, p. 155 – 176. Orfeuil Jean-Pierre, Wenglenski Sandrine, 2001, *L'accessibilité au marché du travail en Île-de-France : inégalités entre catégories sociales et liens avec les localisations résidentielles*, Predit – PUCA, Paris : Université Paris XII et INRETS. Voir aussi : Orfeuil Jean Pierre (ss. la dir.), 2004, *Mobilité, pauvreté, exclusion : pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube. Le Breton Éric, 2005, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris : Armand Colin. Fol Sylvie, 2009, *La mobilité des pauvres*, Paris : Belin.

²⁵ Orfeuil Jean-Pierre, 2010, “La mobilité nouvelle question sociale ?”, *SociologieS*, [en ligne], Dossiers, frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques. <http://sociologies.revues.org/3321>.

Une accentuation des inégalités d'accès aux ressources urbaines

Le potentiel de mobilité des individus, qu'il soit nommé "*motilité*²⁶" ou "*capital en réseaux*²⁷", est aujourd'hui perçu comme un élément de la différenciation des trajectoires sociales et du développement des inégalités sociales. Avoir accès aux différents réseaux de déplacements (train, automobile, transports publics...) et avoir les capacités (cognitives, physiques et monétaires) de les utiliser représentent les éléments primordiaux d'un capital de mobilité, lui-même devenu un élément de différenciation des trajectoires sociales.

Dans la *ville motorisée*, les inégalités de mobilité s'intensifient. Dans la ville des métriques automobiles, une charge de mobilité plus importante s'impose à tous. La norme de mobilité nécessaire à la conduite de nos vies augmente. Le capital de mobilité devient alors une source nouvelle de différenciation des trajectoires individuelles et de reproduction des inégalités sociales. Jean-Pierre Orfeuill tient un propos similaire : "*parce que la capacité de mobilité, et le plus souvent de mobilité autonome via l'automobile, est devenue une norme sociale, un pré-requis, au même titre que lire, écrire ou compter, elle tend [...] à marginaliser ceux que la vie a le moins bien dotés en capacités de mobilité*²⁸".

Bref, à la vision idyllique d'une mobilité émancipatrice se substitue la vision "grise" d'une mobilité facilitée qui marginalise certains²⁹. Rendre accessible au plus grand nombre une "*mobilité facilitée*", génère des effets négatifs qui tendent à exclure certains individus du jeu social, soit parce qu'ils ne peuvent entrer dans le "*club automobile*" soit parce qu'ils sont forcés d'en sortir³⁰. Dans un environnement urbain redessiné par l'automobile, "*la grande ville donne beaucoup, mais à ceux qui savent et peuvent venir le chercher*³¹". Dès lors, les individus les moins bien dotés en "*motilité*" courent le risque d'être marginalisés ou exclus du jeu social du fait d'un éventail restreint de ressources accessibles.

²⁶ Kaufmann Vincent, Bergman Manfred Max, Joye Dominique, 2004, "Motility : Mobility as Capital", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28/4, December, p. 745 – 756.

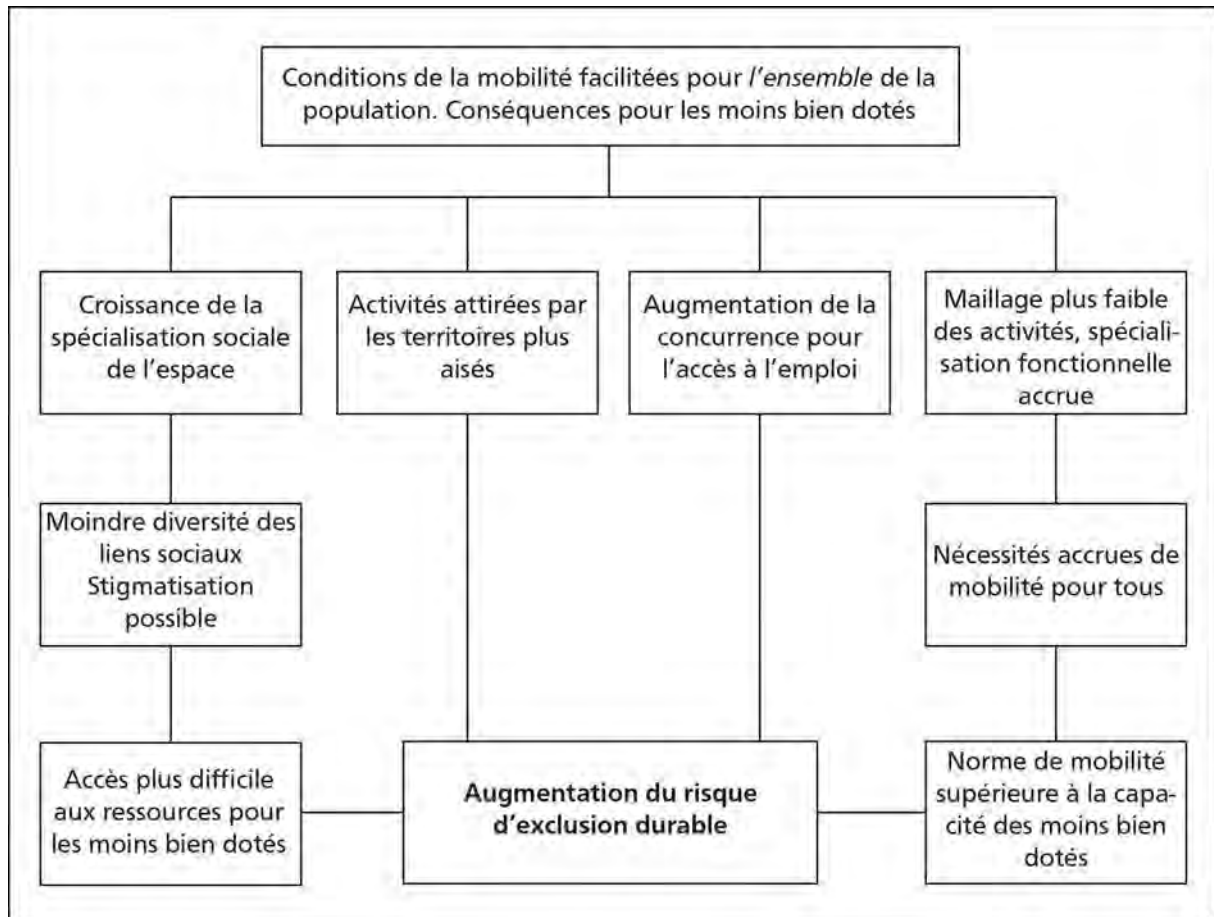
²⁷ Urry John, 2007, "Des inégalités sociales au capital en réseau", *Swiss journal of Sociology*, vol. 33/1, p. 9 – 26.

²⁸ Orfeuill Jean-Pierre, 2010, "La mobilité nouvelle question sociale ?", *SociologieS*, [en ligne], Dossiers, frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques. <http://sociologies.revues.org/3321>.

²⁹ Orfeuill Jean-Pierre (ss la dir.), 2004, *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. La Tour d'Aigues : Édition de l'Aube.

³⁰ Dupuy Gabriel, 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris : Antrophos.

³¹ Orfeuill Jean-Pierre, 2008, *op. cit.*, p. 51.



Graphique 1. Une vision grise de la mobilité. Source : Orfeuil Jean-Pierre, 2010, “La mobilité nouvelle question sociale ?”, *SociologieS*, [en ligne]

Des franges urbaines vulnérables

D'un point de vue spatial, *la transition urbaine* a produit de nouvelles franges urbaines. Ces nouvelles périphéries urbaines où les ressources sont distendues, sont des espaces de mouvements incessants³². La mobilité, principalement la mobilité automobile, est le trait commun de ces espaces. Dès lors, dans ces territoires urbains, plus qu'ailleurs dans la ville, les inégalités de mobilité accentuent les différenciations et les inégalités sociales. Les métriques automobiles ont produit les espaces périurbains, il n'est donc pas surprenant qu'il s'agisse là des territoires de prédilection de la dépendance automobile³³. Cependant, la

³² Pinson Daniel et Thomann Sandra, 2002, *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*, Paris : L'Harmattan. Jacques Donzelot affirme ainsi que “Vivre dans le périurbain, c'est s'installer non seulement “à la campagne” mais “dans le mouvement” in Donzelot Jacques, 2004, “La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification”, *Esprit*, n°303, mars – avril, p. 27. Selon Marie-Christine Jaillet, dans les territoires périurbains “le déplacement [...] organise une sorte de continuité ou de cohérence entre des espaces de la vie quotidienne qui peuvent être très éclatés” Jaillet Marie-Christine, 2004, “L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes”, *Esprit*, n°303, mars – avril, p. 51.

³³ Comme le note Benjamin Motte-Baumvol : “on peut dire que les territoires les plus dépendants de l'automobile sont ceux les plus éloignés des services en voiture et/ou en transports en commun [...] La carte de

dépendance automobile et ses potentiels effets sociaux, n'affectent pas l'ensemble des espaces périphériques avec la même intensité.

Les premières et secondes couronnes périurbaines sont les lieux de résidence des classes moyennes sans pour autant être un “*espace socialement homogène*”³⁴. Dans ces territoires, il semble que la dépendance automobile soit vécue de façon “*joyeuse*”³⁵, c'est-à-dire qu'elle ne limite pas la mobilité automobile des ménages, ni leurs accès aux ressources urbaines. Par contre, dans les troisièmes et quatrièmes couronnes, dans ces nouvelles marges urbaines, dans ces espaces lointains et excentrés, la situation vis-à-vis de la dépendance automobile est bien différente. Il s'agit là des franges urbaines où “*les classes moyennes précarisées et oubliées*”³⁶ trouvent à se loger. Ce sont les territoires où s'installent les “*“captifs” du périurbain*”³⁷, ces employés et ouvriers confinés à l'écart des ressources urbaines par les marchés fonciers et immobiliers. Or, ces “*captifs du périurbain*” connaissent d'importants freins dans leurs usages des déplacements motorisés et dans leurs accès à la ville. Sous l'effet d'une forte contrainte budgétaire, ils vivent une “*urbanité bridée*” où “*les activités hors travail restent peu nombreuses et exceptionnelles*”, ce qui “*affecte l'éducation et les loisirs des enfants*”, diminue les liens amicaux et sociaux et “*« assigne à résidence » les femmes et les adolescents*”³⁸.

La forte dépendance automobile des classes populaires périurbaines excentrées et l'urbanité bridée qui en découle, ne semble pas sur le point de connaître une inflexion. L'augmentation continue du prix du carburant depuis quelques années participe à augmenter la part du budget qu'allouent ces ménages aux déplacements urbains³⁹. Cette situation fait courir le risque aux

l'intensité de la dépendance automobile correspond donc à celle de l'éloignement aux services” Motte-Baumvol Benjamin, 2007, “La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : le cas de la grande couronne francilienne”, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°5, p. 911.

³⁴ Jaillet Marie-Christine, 2004, *art.cit.*, p. 40 – 62.

³⁵ Motte-Baumvol Benjamin, 2007, “La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services...”, *art.cit.*, p. 917.

³⁶ Guiluy Christophe et Noyé Christophe, 2004, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France : des classes moyennes précarisées et oubliées*, Paris : Autrement.

³⁷ Rougé Lionel, 2005, *Accession à la propriété et modes de vies en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les “captifs” du périurbain*. Thèse de doctorat en Géographie et aménagement du territoire, université de Toulouse II, avril.

³⁸ Rougé Lionel, 2007, “Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains”, *EspacesTemps.net*, Textuel, 24.04.2007, <http://espacestemp.net/document2237.html> ; Rougé Lionel, 2005, *op.cit.*, p. 231 – 252.

³⁹ Nicolas Jean-Pierre, Vanco Florian, Verry Damien, 2012, “Utiliser la voiture pour se déplacer au quotidien : taux d'effort et vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix du carburant”, *Revue Régionale d'Économie Régionale & Urbaine*, n°1, p. 5 – 30.

catégories modestes et moyennes “*de ne plus pouvoir bénéficier du niveau d’accessibilité et de mobilité jugés indispensables au regard des opinions et de la population prise dans son ensemble*”⁴⁰. Bref, les ménages populaires installés dans le périurbain lointain courent le risque de se retrouver dans des situations d’exclusions sociales. La *ville motorisée* libère donc le jeu des opportunités, à condition toutefois d’être en mesure de jouir sans entraves des différents réseaux de déplacements motorisés. Ce qui n’est pas le cas de tous, particulièrement dans les espaces reculés qui représentent aujourd’hui des territoires vulnérables, des territoires où la dimension sociale de la mobilité est plus saillante qu’ailleurs.

Politiques urbaines de transports et de déplacements : quelles solidarités urbaines ?

Notre travail de thèse s’intéresse à la prise en charge de la dimension sociale de la mobilité par les politiques urbaines de transport et de déplacements. Nous avons fait le choix d’observer la prise en charge de cette dimension des politiques urbaines de transport et de déplacements à travers l’observation des réseaux, qui représentent une focale adéquate pour étudier le déploiement de la solidarité urbaine.

Observer les solidarités urbaines à travers les réseaux

Dans ce travail de thèse, nous nous intéressons aux réseaux de transport et de déplacements en ce qu’ils représentent des produits sociaux qui participent à produire l’espace urbain. En adoptant cette perspective, nous reconnaissons l’importance croissante des réseaux dans la production de l’espace urbain. Pointé comme un invariant de l’organisation spatiale des sociétés, le réseau est l’invariant territorial privilégié de l’intégration des systèmes urbains dans les sociétés contemporaines⁴¹, où au “*territoire-zone*” se substitue désormais un “*territoire-réseau*”⁴². Durant la “*transition urbaine*”, les réseaux, et particulièrement les réseaux de déplacements, sont devenus des éléments primordiaux de l’aménagement et la production des territoires urbains.

⁴⁰ Nicolas Jean-Pierre, Vanco Florian, Verry Damien, 2012, *art. cit.*, p.13. Sur l’aire de l’Enquête Ménages Déplacements de Lyon, les auteurs estiment d’ailleurs “*que les classes moyennes (deuxième tercile) risquent d’être de plus en plus concernées par l’augmentation continue des prix du pétrole à l’avenir. Si à long terme, il devait y avoir un doublement du prix de l’essence, nos calculs montrent que toutes choses égales par ailleurs le nombre de ménages à risque de vulnérabilité augmenterait de 50 %.*” p. 20 – 21.

⁴¹ Claude Raffestin, 1987, “Pour une théorie de la territorialité humaine”, *Cahier / Groupe Réseaux*, n°7, p.12.

⁴² Veltz Pierre, 1996, *Mondialisation, villes et territoires : une économie d’archipel*, Paris : Presses universitaires de France.

En observant la production de l'espace urbain à travers les réseaux, nous nous détachons d'emblée d'une vision techniciste des réseaux de transports publics et de déplacements selon laquelle le déploiement des réseaux est guidé par une logique propre qui serait extérieure à celle des acteurs participant à sa production. Étudier les réseaux, c'est revenir sur les *jeux et enjeux* qui sous-tendent leur construction et leur modification. En effet, "*le réseau n'impose pas sa loi, il est le signe de lois d'organisation spatiale*"⁴³. Ainsi, quand bien même ils sont souvent opacifiés par *la technique*, les réseaux de déplacements représentent avant tout des productions sociales issues des territoires urbains et déployées sur ces territoires. Autrement dit, ils matérialisent dans les territoires des rapports de pouvoirs. C'est là le propos des membres du *groupe réseaux*⁴⁴. Pour Gabriel Dupuy, les rapports de pouvoirs dans un territoire s'observent à travers la matérialisation du réseau dans l'espace, lors du passage du réseau de projets transactionnels au réseau technique⁴⁵ (Figure 1). C'est là un des points de départ de la thèse de Philippe Ménerault, qui s'intéresse aux compromis politiques et institutionnels, aux rapports de forces qui guident les développements successifs des réseaux de transports publics urbains⁴⁶. Ce dernier, en s'intéressant à la solidarité territoriale produite par les réseaux de transports publics urbains, observe les "*jeux et enjeux des pouvoirs politico-économiques inscrits dans un système de production et confronté à un territoire géographique investi par les rapports sociaux*"⁴⁷.

À notre tour, nous nous positionnons dans cette lecture selon laquelle les réseaux de transport et de déplacements organisent les espaces et sont le fruit des rapports socio-économiques inscrits dans le temps long et dans un territoire. Finalement, observer la production de la ville à travers l'organisation des réseaux de transport et de déplacements apparaît particulièrement pertinent puisque déconstruire les choix effectués lors de l'élaboration et la modification des réseaux de déplacements revient finalement à déconstruire les compromis politiques et les rapports de force socio-économiques qui forgent la trajectoire de développement des territoires urbains.

⁴³ Dupuy Gabriel, 1987, "Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ?", *L'espace géographique*, n°3, p. 175.

⁴⁴ À partir des années 1980, le groupe Réseaux, animé par Gabriel Dupuy, mobilise une trentaine de chercheurs autour du thème des réseaux. Sur le groupe réseaux voir, 1985, "plate-forme de travail du groupe Réseaux", *Cahier / groupe Réseaux*, n°1, p.2- 6. ; 1987, *cahier / groupe Réseaux*, n°9, p.15 – 29. Dupuy Gabriel (ss la dir.), 1988, *Réseaux territoriaux*, Paris : paradigme.

⁴⁵ Dupuy Gabriel, 1987, *art. cit.*

⁴⁶ Ménerault Philippe, 1991, *Réseaux de transport et solidarités territoriales en milieu urbain*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Paris Val-de-Marne, Institut d'Urbanisme de Paris.

⁴⁷ Ménerault Philippe, 1991, *op. cit.*, p.50.

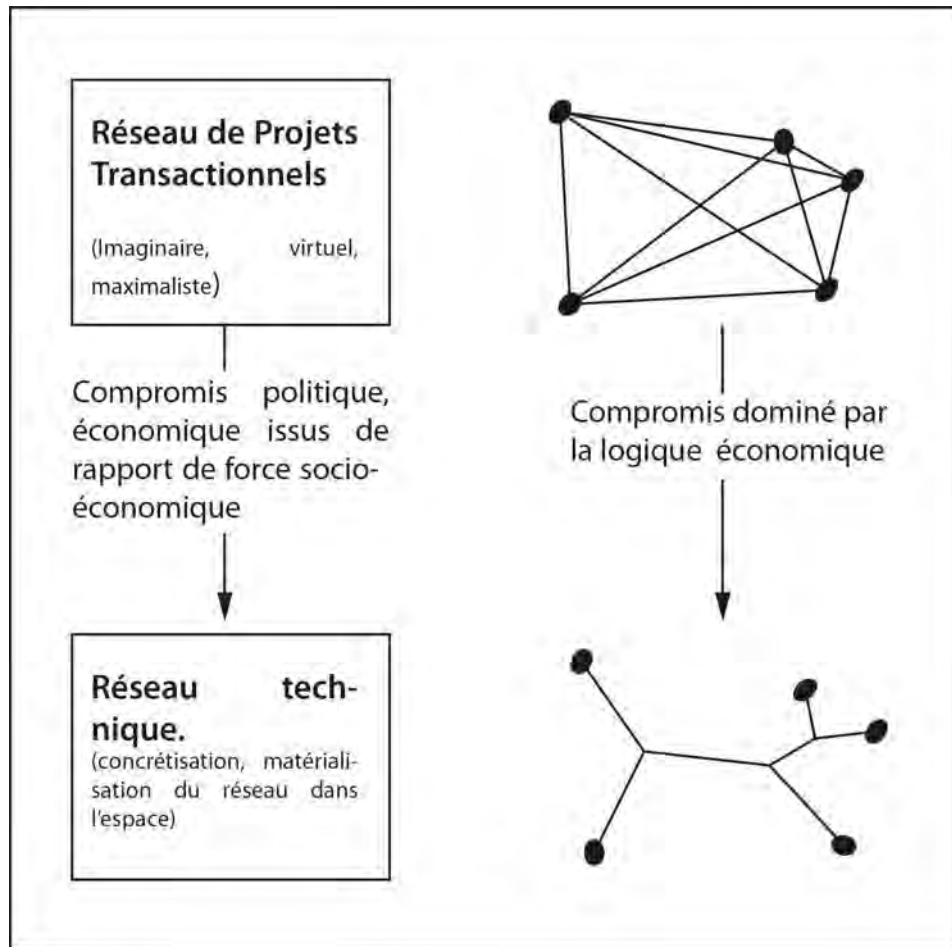


Figure 1. Du réseau de projets transactionnels au réseau technique : l'exemple d'un réseau ferroviaire reliant cinq villes. Source : Haggett, 1973 ; cité dans Dupuy, 1987.

Nous parlons de réseaux de transports et de déplacements puisque notre travail ne se limite pas à l'étude des réseaux de transports publics urbains. Nous avons fait le choix de prolonger notre travail à travers l'étude des politiques urbaines de stationnement. Le stationnement représente un point d'entrée et de sortie du réseau routier, il représente un élément central en matière d'organisation des mobilités⁴⁸. Malgré leurs importances, les politiques urbaines de stationnement représentent un objet de recherche encore faiblement balisé. En effet, peu de travaux s'intéressent aux objectifs dominants qui animent ces politiques. Aux questions pourquoi, comment et pour qui sont organisées ces politiques urbaines, la littérature donne peu d'éléments de réponses. Pourtant, étudier les politiques de stationnement, c'est, une fois encore, déconstruire les compromis politiques et les rapports de force socio-économique qui forgent la trajectoire de développement des territoires urbains⁴⁹.

⁴⁸ Dupuy Gabriel, 1999, *La dépendance automobile*, op. cit.

⁴⁹ C'est là le propos de Mary McShane et Michael D. Meyer quand ils écrivent : "*parking policy as a mechanism for achieving larger ends*" McShane Mary, Meyer Michael D., 1982, "Parking policy and urban goal : linking strategy to needs", *Transportation*, n°11, p. 131 – 152.

Aujourd'hui, alors que l'architecture institutionnelle dans laquelle s'inscrivent les politiques intercommunales de transport et de déplacements a été bouleversée, alors que les espaces urbains ont achevé leur *transition urbaine*, alors que la dimension sociale de la mobilité est renouvelée, quand est-il de la capacité de ces réseaux de transports et de déplacements à créer de nouvelles solidarités territoriales et sociales ?

1970 – 2000, de la dimension sociale de la mobilité à un traitement entrepreneurial des problèmes environnementaux

Selon les périodes considérées, les politiques urbaines de transport et de déplacements n'affichent pas les mêmes objectifs. Nous proposons ici d'éclairer notre travail de thèse, qui porte sur la substance des politiques urbaines de transport et de déplacements durant les quinze dernières années, par une rétrospective des référentiels qui guident l'action publique en matière de transport et de déplacements depuis les années 1970.

À partir des années 1970, la nécessité d'un développement des transports publics urbains est progressivement reconnue, tant à l'échelle nationale que locale⁵⁰. Un consensus émerge aussi quant à l'échelle spatiale qu'il faut privilégier afin d'améliorer et développer les systèmes de transports publics urbains : l'échelle naissante de l'agglomération⁵¹. La création du versement transport et l'abaissement progressif du seuil de population à partir duquel le versement transport peut être prélevé, vont jouer un rôle primordial dans l'extension des territoires du transport urbain. Ce mode de financement des transports publics urbains va promouvoir la coopération intercommunale dans le secteur des transports publics urbains⁵². Finalement, la prise en compte de la croissance urbaine dans le secteur des transports publics urbains engendre un doublement de l'offre de transports publics urbains entre 1974 et 1982, en termes

⁵⁰ Philippe Ménerault parle d'une période d' "*accrochage des problématiques locales et nationales indispensable au développement d'une politique favorable aux transports collectifs*", Ménerault Philippe, 1991, *op. cit.*, p. 87.

⁵¹ *Ibid*, p. 77 et suivantes.

⁵² Durant les décennies 1970 et 1980, les Autorités Organisatrices de Transports Urbains deviennent essentiellement intercommunales. En 1990, les structures intercommunales, principalement sous forme syndicale, représentent 58 % des Autorités Organisatrices des Transports Urbains. Source : Richer Cyprien, 2005, "Les transformations récentes de l'intercommunalité en matière de transports collectifs urbains", *op cit.*, p.25. Ménerault Philippe, 1991, *op. cit.*, p.77 et suivantes.

de kilomètres parcourus⁵³. Les réseaux s'étendent hors des villes centres. Durant les années 1970, il s'agit de *"lutter contre [...] les inégalités de mobilités"*⁵⁴.

Au début des années 1980, le vote de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs introduit dans la législation française le *"droit au transport"*. Ce *"droit au transport"* est un droit créance dont la mise en œuvre incombe à la puissance publique. Il indique que désormais la mobilité est à considérer comme un droit permettant d'accéder aux autres droits que sont, par exemple, le droit au logement, à la culture. Le droit au transport entretient donc une filiation directe avec *"le droit à la ville qui se manifeste comme une forme supérieure des droits"*⁵⁵. Le droit au transport est un moyen du *"droit à l'appropriation"*⁵⁶. Cependant, l'adoption de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs et la création du *droit au transport* ne relance pas la dimension sociale des politiques urbaines de transports publics. Comme le note Jean-Marc Offner, *"la LOTI [...] constitue beaucoup moins une rupture idéologique qu'un aboutissement conceptuel des années précédentes de promotion du transport collectif. Elle est aussi, paradoxalement, le chant du cygne de cet âge d'or"*⁵⁷ des transports publics urbains.

À partir de la décennie 1990, la dimension sociale des politiques urbaines de transport et de déplacements s'étirole, elle ne mobilise plus autant. Les temps changent, la dimension environnementale de la mobilité arrive sur le devant de la scène. Dès le début de cette décennie, Jean Marc Offner et Christian Lefèvre préviennent : *"l'enjeu social des conditions*

⁵³ Offner Jean-Marc, 1993, "Vingt-cinq ans (1967 – 1992) de planification des transports urbains en France", *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°5, p.838.

⁵⁴ Offner Jean-Marc, 2006, *Les plans de déplacements urbains*, Paris : La documentation française, p.49.

⁵⁵ Lefebvre Henri, 1968, *Le droit à la ville I*, Paris : Anthropos, p.155.

⁵⁶ La filiation entre le droit à la ville d'Henri Lefebvre et le droit au transport est nette dans l'exposé des motifs du projet de loi n°1077 d'orientation des transports intérieurs :

"D'emblée sont affirmés les principes et objectifs fondamentaux qui sous tendent et déterminent la politique de développement des transports qu'il s'agit de promouvoir.

La reconnaissance du droit au transport constitue le premier de ces fondements. Ce droit, qui concerne le transport de personnes, doit être consacré, généralisé et légitimé. C'est une exigence qui répond aux nécessités de notre temps et s'inscrit dans le progrès historique qui permet au plus grand nombre de bénéficier de droits nouveaux.

[...]

Il autorise l'exercice d'une liberté fondamentale : celle qui doit être conférée à chaque usager de se déplacer librement, dans des conditions raisonnables d'accès et de qualité, de prix pour lui-même et de coût pour la collectivité. Inséparable du principe de libre choix, ce droit au transport doit, pour être effectif, prendre en compte la croissance et la diversification des besoins de transport, sur tout le territoire et pour l'ensemble des usagers. Cela suppose que soit favorisée et développée l'utilisation de moyens de transport ouverts au public, adaptés à la demande." Septième législature de la constitution du 4 octobre 1958, projet de loi n°1077, d'orientation des transports intérieurs, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 août 1982, présenté par M. Charles Fiterman, ministre d'État, ministre des transports, p.6.

⁵⁷ Offner Jean-Marc, 1993, *art. cit.*, p.840.

de déplacements reste important, nul ne se risquerait à le nier. Mais l'air du temps préfère le laisser dans l'implicite, au profit d'un enjeu écologique plus consensuel⁵⁸. La dimension environnementale des politiques urbaines de transport et de déplacements fait force de loi à partir du milieu de la décennie 1990⁵⁹. C'est là le discours que tiennent nombre de Plans de Déplacements Urbains⁶⁰. La montée en puissance de la dimension environnementale de la mobilité relègue la dimension sociale de la mobilité à l'arrière plan des politiques urbaines de transport et de déplacement⁶¹.

Plus encore, la montée en puissance de la dimension environnementale aboutit à des politiques urbaines de transport et de déplacement ambiguës quant à la diminution des circulations polluantes. Le modèle générique d'organisation des déplacements, mis en évidence par les chercheurs du Laboratoire Mécanismes d'Accidents de l'IFSTTAR⁶², rend compte de cette ambiguïté à l'échelle des villes centres. Depuis le début de la décennie 2000, les politiques urbaines de transport et de déplacements tendent à opérationnaliser ce modèle idéal d'organisation des mobilités urbaines. Or, ce faisant elles ne cherchent pas tant à limiter globalement les circulations polluantes qu'à diminuer les nuisances automobiles dans certains hauts lieux de la ville. À partir de la fin de la décennie 1990, la dimension environnementale des politiques urbaines de transport et de déplacements se serait progressivement diluée dans des objectifs, supérieurs, de développement économique. À l'instar de ce qui est observé dans les politiques environnementales, les politiques urbaines de transport et de déplacements

⁵⁸ Lefèvre Christian et Offner Jean-Marc, 1990, *Les transports urbains en questions*, Paris : Celse, p. 15.

⁵⁹ Avec la Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 portant sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie, dite LAURE, les préoccupations environnementales sont institutionnalisées. Les orientations des Plans de Déplacements Urbains portent, en premier lieu, sur la *diminution du trafic automobile* et en second lieu sur, *le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants*. Article 14 de la loi LAURE, modifiant l'article 28-1 de la LOTI.

⁶⁰ Offner Jean-Marc, 2006, *Les plans de déplacements urbains*, Paris : La documentation française.

⁶¹ Féré Cécile, 2011, *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise*. Thèse de doctorat en Géographie, Urbanisme et Aménagement, université Lyon 2, novembre.

⁶² Fleury Dominique, 1998, *Sécurité et urbanisme, la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain*, Paris : Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Grenier Anne & Ventura Valeria, 2000, "De la planification urbaine des déplacements à la mise en œuvre d'un modèle technique de ville. Pratiques françaises et italiennes", *Recherche Transports Sécurité*, n°69, p. 67 – 81. Hernandez Frédérique, 2003, *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme, Université d'Aix-Marseille III, Institut d'Aménagement Régional, décembre. Hernandez Frédérique & Reigner Hélène, 2007, *Les actions de sécurité routière des PDU-SRU au prisme des politiques locales de transport et de déplacements*, Arcueil : rapport de l'INRETS, n°271. Reigner Hélène & Hernandez Frédérique, 2007, "Les projets des agglomérations en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de "détournement" des réseaux, *Flux*, n°69, p.21 – 34. Reigner Hélène, Hernandez Frédérique, Brenac Thierry, 2009, "Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables", *Métropoles* [En ligne], n°5, mis en ligne le 6 avril 2009, consulté le 13 janvier 2010.

auraient réalisé leur mue entrepreneuriale⁶³. C'est ce que défendent Hélène Reigner, Frédérique Hernandez et Thierry Brenac :

*“Dans un contexte de compétition territoriale, deux priorités fortes sont affichées dans les politiques locales de transport et de déplacements. Il s’agit, à l’échelle des agglomérations et des aires urbaines, de concilier développement économique et développement durable. Le développement économique renvoie [...] au fait d’être bien connecté aux réseaux de transport et d’être rapidement accessible. [...] L’objectif en termes de développement économique se traduit physiquement par des projets de grandes infrastructures dédiées à l’automobile, assurant des hauts niveaux de vitesse et permettant d’accueillir des flux importants.[...] Simultanément, la ville, pour être attractive, se doit aussi d’être durable. Cette terminologie rassemble, de fait, un ensemble d’actions dont un des points communs est de dénoncer les nuisances de l’automobile et de promouvoir les modes doux — le pédibus, le vélib’ — et les transports en commun. En termes d’aménagement de la voirie, cet objectif se traduit par la réalisation d’aménagements dits « urbains » (tels le boulevard urbain), limitant les possibilités d’utilisation de l’automobile en ville (partage de la voirie, transport en commun en site propre ou TCSP, limitation du stationnement et parcs relais), ou visant à modérer la vitesse (zones 30). [...] En pratique, ces deux versants cohabitent grâce à un partage territorial : aux centres-villes historiques et aux centralités secondaires la protection vis-à-vis de l’automobile ; aux périphéries urbaines les grandes infrastructures routières performantes.”*⁶⁴

⁶³ Béal Vincent, 2009, “Politiques urbaines et développement durable : vers un traitement entrepreneurial des problèmes environnementaux ?”, *Environnement Urbain / Urban Environment*, vol. 3, p. 47 – 63.

⁶⁴ Reigner Hélène, Hernandez Frédérique, Brenac Thierry, 2009, “Circuler dans la ville sûre et durable..., *art. cit.*, p. 49 – 50.

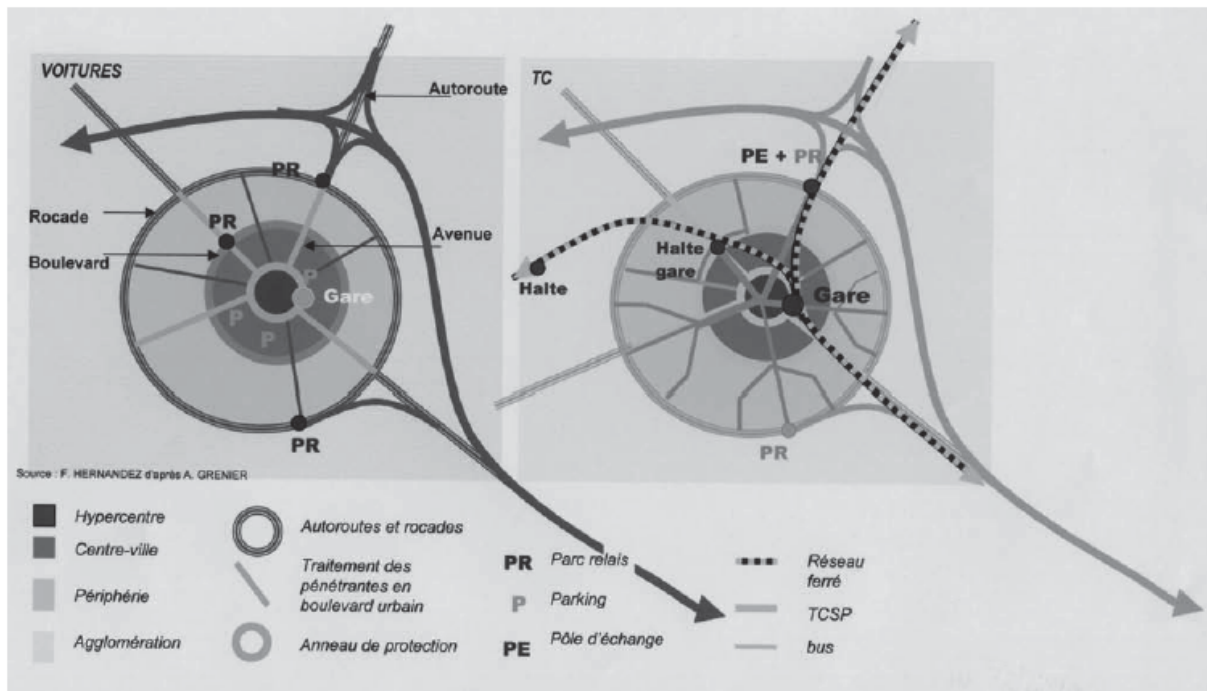


Figure 2. Le modèle générique d'organisation des déplacements porté par les agglomérations. Source : Reigner & Hernandez, 2007.

Au-delà d'une simple conversion entrepreneuriale, les politiques urbaines de transport et de déplacements accroissent les inégalités sociales d'accès à la ville à travers une "*instrumentation du tri social et du tri spatial*"⁶⁵. Ainsi, les projets prestigieux de transports collectifs en centre-ville, la rénovation des espaces publics centraux et les politiques tarifaires de régulation de l'accès automobile aux centres urbains renforcent les inégalités d'accès à la ville et la dualisation de l'espace urbain. D'un côté, des centres urbains patrimoniaux traversés par des infrastructures performantes de transports publics, dont les espaces publics sont valorisés et où les circulations automobiles sont contraintes et socialement sélectives. De l'autre, des périphéries vulnérables aux infrastructures de transports peu performantes, aux espaces publics délaissés et où les ménages populaires pâtiraient des contraintes tarifaires imposées pour accéder aux centres urbains patrimoniaux. Dans ce cas de figure, la dimension sociale des politiques urbaines de transport et de déplacements est délaissée au profit de ce qui peut, *a priori*, apparaître comme un soutien aux marchés fonciers et immobiliers urbains. Dans ce cas de figure, les politiques urbaines de transport et de déplacements n'opéreraient-elles

⁶⁵ Reigner Hélène, 2013, *Sous les pavés de la qualité urbaine. Gouvernement des territoires, gouvernement des conduites et formes renouvelées de la domination dans la ville néohygiéniste*, Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Institut d'études politiques de Paris, Paris, juin. P. 111 – 140.

pas leur tournant néolibéral, ne s'inscriraient elles pas dans un mouvement global et surplombant de *néolibéralisation* de l'action publique urbaine ?⁶⁶

⁶⁶ Les controverses scientifiques autour de la *néolibéralisation* de l'action publique urbaine sont issues des travaux de géographes radicaux anglo-saxons. Voir à ce sujet : Brenner Neil, Theodore Nik (eds), 2002, *Spaces of neoliberalism. Urban restructuring in north America and western Europe*, Oxford : Blackwell ; Peck Jamie, Theodore Nik, Brenner Neil, 2009, "Neoliberal Urbanism : models, moments, mutations", *SAIS Review*, vol. XXIX, n°1, p. 49 - 66, Pour une histoire de la pensée néolibérale, voir notamment : Peck Jamie, 2008, "Remaking laissez-faire", *Progress in Human Geography*, 32/1, p. 3 – 43. Pour une synthèse en langue française des travaux sur la néolibéralisation voir : Béal Vincent, 2010, "Does neoliberalism matter ? Apports et limites d'une notion montante des urban studies dans la science politique française", Working papers du programme villes et territoires, Paris : Science Po. Voir aussi, pour une histoire de la pensée néolibérale, semblable à celle présentée par Peck Jamie et en langue française : Laval Christian, 2007, "Mort et résurrection du capitalisme libéral", *Revue du MAUSS*, n°29, p. 393 – 410. Dardot Pierre et Laval Christian, *La nouvelle raison du monde. Essais sur la société néolibérale*, 2009, Paris : La découverte, p. 155 -269.

Question de recherche

Finalement, le “grand changement” intervenu dans le domaine du transport et des déplacements urbains questionne la substance des politiques urbaines de transport et de déplacements mise en œuvre depuis le début de la décennie 2000. Quels “*projets communs de développement*” les politiques urbaines structurantes de transport et de déplacements alimentent-elles ? Quelles “*nouvelles solidarités urbaines*” émergent des projets communs de développement ? Quelles solidarités spatiales et sociales ces politiques urbaines structurantes organisent-elles dans la ville motorisée ? Pour qui et pour quoi sont organisées ces politiques ?

Ces politiques urbaines répondent-elles au double enjeu, spatial et social, que pose la dimension sociale de la mobilité dans la *ville motorisée* ? Participent-elles à minimiser les inégalités sociales et spatiales d'accès à la ville ? À l'instar du mouvement qui affecte le secteur des transports dans les années 1970 – 1980, lors la décennie 2000 les intercommunalités d'agglomérations mettent elles en œuvre des politiques de transport et de déplacements permettant de lutter contre les inégalités d'accès à la ville ?

Ou, au contraire, ces politiques urbaines ont-elles opéré leur tournant entrepreneurial ? Oeuvent-elles à vendre de la qualité urbaine aux nomades qui font la richesse des régions, dans un contexte d'intensification de la compétition interurbaine ? Ces politiques s'engagent-elles dans un renforcement des inégalités d'accès à la ville et de dualisation de l'espace urbain sous l'effet d'une vague de fond néolibérale ?

Cadre analytique et hypothèses de recherche

Face à ce questionnement, nous faisons l'hypothèse d'une territorialisation des politiques urbaines de transport et de déplacements qui aboutit à un traitement différencié, d'un territoire communautaire à l'autre, de la dimension sociale de la mobilité.

Pour cela, nous situons dans un premier temps notre travail par rapport aux controverses scientifiques quant à la capacité redistributive des intercommunalités d'agglomération. Nous prenons alors le parti d'identifier des intérêts communautaires et des registres de la solidarité communautaire. Autrement dit, nous réfutons la thèse selon laquelle le fonctionnement des institutions intercommunales est à l'origine de l'incapacité redistributive des intercommunalités. Ensuite, nous prenons le parti d'expliquer la différenciation des intérêts communautaires et des registres dominants de la solidarité intercommunale par une territorialisation des politiques de transport et de déplacements. Selon nous, la mise en récit identitaire des spécificités sociales et économiques des territoires urbains explique la différenciation des intérêts communautaires et des registres dominants de la solidarité intercommunale qui s'exprime à travers les politiques de transport et de déplacements. Nous posons finalement l'hypothèse centrale de ce travail de thèse, à savoir que les registres dominants de la solidarité communautaire se différencient selon les spécificités sociales et économiques des territoires.

Dans un second temps, notre travail se propose d'éclairer la différenciation des politiques intercommunales de transport et de déplacements à travers la construction d'une opposition idéale typique. D'un côté de cette opposition, nous avons des territoires marqués par une identité ouvrière. Dans ces territoires, nous faisons l'hypothèse que les politiques urbaines de transports et de déplacements investissent davantage la dimension sociale de la mobilité durant les quinze dernières années. De l'autre côté de notre opposition idéale typique, nous avons des territoires qui revendiquent une identité bourgeoise. Dans ces territoires, nous posons l'hypothèse d'une mue entrepreneuriale des politiques urbaines de transport et de déplacements et d'un renforcement des inégalités sociales et spatiales d'accès à la ville au cours des quinze dernières années.

Assurément, cette thèse s'inscrit dans la perspective d'une différenciation des trajectoires de développement des territoires urbains dont l'explication est, selon nous, à rechercher dans la construction d'un récit identitaire qui puise dans l'histoire, le temps long, des spécificités sociales et économiques des territoires infranationaux. C'est là la thèse qui traverse ce travail.

Identifier des registres de la solidarité communautaire⁶⁷

Prendre la solidarité intercommunale pour objet de recherche, c'est s'astreindre à une excursion dans des disciplines connexes à celle de l'aménagement et l'urbanisme. En effet, l'intercommunalité est un objet de recherche fortement balisé par des disciplines comme le droit public et la science politique, qui se sont, très tôt, intéressées à l'émergence de ce niveau de gouvernement intermédiaire⁶⁸. Plus spécifiquement, cette excursion disciplinaire a vocation à positionner notre travail de thèse vis-à-vis d'une controverse qui traverse les travaux de science politique sur l'intercommunalité. En effet, malgré "*l'invention politique de l'agglomération*⁶⁹", la capacité redistributive des institutions communautaires pose toujours question⁷⁰. Ces institutions élaborent-elles un intérêt communautaire spécifique et, à partir de cet intérêt communautaire, produisent-elles des politiques urbaines de transport et de déplacements différenciées ? Bref, que peut-on attendre des intercommunalités d'agglomérations en matière de solidarité territoriale ? Nous défendons un point de vue tranché, celui d'une différenciation des intérêts communautaires et des politiques urbaines de transports et de déplacements selon les spécificités sociales et économiques des territoires urbains.

Pour éclaircir ce parti pris, nous avons fait le choix de présenter les travaux sur l'intercommunalité en deux pôles opposés. Dans un premier temps, nous nous intéressons aux travaux qui adoptent une posture critique vis-à-vis de la capacité de l'institution

⁶⁷ Ce travail de thèse a bénéficié des échanges chaleureux et des confrontations intellectuelles stimulantes qui ont traversé les séminaires du projet de recherche "négocier la SOLidarité TERitoriale dans les intercommunalités" financé par l'Agence Nationale pour la Recherche et codirigé par Mathieu Leprince et Hélène Reigner.

⁶⁸ Parmi les travaux séminaux sur l'intercommunalité on peut mentionner ceux de Maurice Bourjol : Bourjol Maurice, 1963, *les districts urbains*, Paris : Berger-Levrault ; Bourjol Maurice, 1975, *La réforme municipale. Bilan et perspectives*, Paris : Berger-Levrault ; Bourjol Maurice, 1994, *Intercommunalité et Union Européenne. Réflexions sur le fédéralisme*, Paris : LGDJ.

⁶⁹ Baraize François, Négrier Emmanuel, 2001, *L'invention politique de l'agglomération*, op. cit..

⁷⁰ Gaxie Daniel, 1997, "Stratégies et institutions de l'intercommunalité. Remarques sur le développement contradictoire de la coopération intercommunale" in CURAPP, *L'intercommunalité. Bilan et perspectives*. Paris : Puf ; Desage Fabien, Guéranger David, 2011, *La politique confisquée. Sociologie des réformes et des institutions intercommunales*, Bellecombes-en-Bauges : Éditions du croquant, chap. 6, p.147 – 167.

intercommunale à construire des intérêts communautaires spécifiques et des politiques redistributives. Ensuite, nous démarquons notre travail de ces travaux, en nous appuyant sur ceux qui adoptent une posture plus optimiste vis-à-vis de la capacité des intercommunalités à créer différents registres de solidarité territoriale. Enfin, nous déroulons l'hypothèse centrale de ce travail de thèse en nous appuyant sur des travaux selon lesquels l'homogamie des appariements intercommunaux représente une source de différenciation de la solidarité intercommunale.

L'intercommunalité d'agglomération, une institution consensuelle incapable de redistribution ?

Depuis une quinzaine d'années maintenant, les résultats d'un ensemble de travaux de sciences politiques ayant pour objet l'intercommunalité sont relativement stables. Cette stabilité peut être attribuée à un cadre d'analyse commun d'inspiration néo-institutionnaliste⁷¹. Selon ces travaux, l'intercommunalité représente avant tout une machinerie institutionnelle dans laquelle les maires des communes "*cherchent à sauvegarder en toutes circonstances leur marge de manœuvre*"⁷². Cette volonté partagée des maires de préserver leurs intérêts et ceux de leurs communes les réunit au-delà de leurs oppositions partisans et aboutit à un gouvernement "*consensuel*" de l'intercommunalité⁷³. Les exemples de ce gouvernement "*consensuel*" de l'institution communautaire sont nombreux : décisions prises à l'abri des regards dans les bureaux communautaires, adoption d'une charte de bonne conduite⁷⁴, droit de *veto* informel accordé aux maires pour s'opposer à des projets communautaires⁷⁵. C'est là un socle robuste d'observations documentées par un large spectre de travaux menés sur le gouvernement de l'institution intercommunale.

⁷¹ Gaxie Daniel, 1997, *op. cit.*, p.25 – 49 ; Guéranger David, 2003, *La coopération entre communes dans le bassin chambérien (1957 – 2001). Éléments pour une analyse néo-institutionnaliste des dynamiques intercommunales*, Thèse en science politique, Université Grenoble II, Institut d'Études Politiques de Grenoble, juin ; Desage Fabien, 2005, *Le "consensus" communautaire contre l'intégration intercommunale. Séquences et dynamiques d'institutionnalisation de la communauté urbaine de Lille (1964 – 2003)*, Thèse de science politique, Université de Lille 2, octobre.

⁷² Gaxie Daniel, 1997, *op. cit.*, p. 36.

⁷³ Desage Fabien, 2009, "Un régime de grande coalition permanente ? Éléments lillois pour une sociologie des "consensus" intercommunaux", *Politix*, vol.22, n°88, p. 133 – 161. Voir aussi : Desage Fabien, 2006, "la vocation redistributive contrariée d'une institution fédérative infranationale. Les faux-semblants du "consensus" partisan à la communauté urbaine de Lille", *Lien social et Politiques*, n°56, p. 149 – 163, <http://id.erudit.org/iderudit/014978ar>.

⁷⁴ Olive Maurice, Oppenheim Jean-Pierre, 2001, "La communauté urbaine de Marseille : un fragment métropolitain", in Baraize François, Négrier Emmanuel (eds), *L'invention politique de l'agglomération*, Paris : L'Harmattan, p. 57 – 58.

⁷⁵ Desage Fabien, 2006, "la vocation redistributive contrariée...", *art. cit.*, p. 156.

Le primat de ces intérêts mayoraux et communaux fait de l'intercommunalité une *“institution inachevée”*⁷⁶ et freine une institution communautaire qui doit en permanence composer avec les intérêts des représentants des communes membres. C'est le point de vue développé par Fabien Desage et David Guéranger dans leurs travaux. Pour eux, le *“consensus communautaire”* à un effet pervers majeur : les institutions intercommunales ne peuvent mettre en œuvre une quelconque solidarité intercommunale puisqu'elles doivent en permanence composer avec les revendications des maires. Dans cette perspective, la planification communautaire est vouée à l'échec⁷⁷. Ainsi, ils écrivent : *“la centralité des maires dans le jeu intercommunal et la dépolitisation de l'action publique qui en résulte ne sont pas sans occasionner un ensemble de coûts, pas seulement financiers. Ces coûts découlent notamment de l'incapacité de ces structures à mener des politiques redistributives ou planificatrices, c'est-à-dire à remplir les objectifs pour lesquels elles ont précisément été conçues”*⁷⁸.

L'effet de ce *“consensus”* communautaire, du primat des intérêts mayoraux et communaux, sur les politiques communautaires est source de controverse. Dans ce travail, nous ne remettons pas en cause le *“consensus”* et *“l'apolitisme”* à partir desquels fonctionnent les institutions intercommunales. Seulement, nous prenons nos distances avec les effets présumés de ce *“consensus”* sur l'incapacité redistributive de l'action communautaire. Ce parti pris mérite explication tant il est au centre de notre cadre d'analyse des politiques urbaines de transports et de déplacements.

Socialisation à l'intercommunalité, cohabitation et hiérarchisation des registres de la solidarité intercommunale

La posture que nous défendons s'appuie sur celle proposée par Alain Faure. Ce dernier appelle à dépasser les constats d'un gouvernement consensuel et dépolitisé des structures intercommunales pour aller *“gratter”* ce qu'il y a derrière. Selon lui, *“Derrière le consensus apparent sur l'apolitisme des négociations communautaires, les institutions d'agglomération [...] prennent parfois des positions tranchées sur des questions sensibles au plan*

⁷⁶ Le Saout Rémy, *“L'intercommunalité, un pouvoir inachevé”*, *Revue Française de Sciences Politiques*, vol. 50, n°3, p. 439 – 461.

⁷⁷ Desage Fabien, Guéranger David, 2011, *op. cit.*, chap. 6, p.147 – 167.

⁷⁸ *Ibid.* p. 147 – 148.

idéologique.⁷⁹” Dans cette posture, les politiques communautaires sont le fruit de compromis et de négociations quant à la définition de l’intérêt communautaire. Ces compromis et négociations aboutissent à des formes spécifiques de solidarité urbaine dans chaque arène intercommunale. La variété de ces compromis illustre selon lui la diversité des “*positions idéologiques sur le vaste continuum entre les idéaux social-démocrate et néo-libéral*”⁸⁰.

Cette posture porte une attention particulière aux mouvements permanents de négociation entre les communes afin de stabiliser une définition de l’intérêt de la coopération intercommunale. Dans cette perspective, l’intercommunalité construit progressivement un bien commun intercommunal, un intérêt communautaire. Cette construction de l’intérêt communautaire s’effectue à travers des “*tournois*”, à travers des “*compétition[s] comportant plusieurs séries d’épreuves ou de manches*”⁸¹ ou encore à travers l’organisation de “*processus multilatéraux et incrémentaux de négociation*”⁸². En substance, l’idée centrale de ce cadre d’analyse est que la participation à un jeu coopératif fait bouger les lignes, la participation au jeu intercommunal fait bouger la perception qu’ont les maires des intérêts de leurs communes. La recherche collective menée par Caroline Gallez, Marianne Thébert, Thierry Villemin et Marianne Olivier-Trigalo sur l’articulation des politiques communautaires d’aménagement du territoire adopte une posture similaire. Selon eux, la “*participation au jeu collectif [intercommunal] ne se réduit jamais à la seule défense d’intérêts communaux. Les acteurs locaux ne sortent pas “indemnes” de la coopération intercommunale, même quand celle-ci a des visées peu intégratives*”⁸³. La définition progressive d’un intérêt communautaire, d’un bien commun intercommunal, aboutit finalement à des formes spécifiques et territorialisées de solidarité intercommunale.

Certes, l’originalité mayorale et communale de l’intercommunalité réside bien dans le fait qu’elle “force” la cohabitation de différents registres de la solidarité communautaire. Pour le

⁷⁹ Faure Alain, 2007, “Action publique locale et consensus politique. Les accords trompeurs de la petite musique territoriale”, in Arnaud Lionel, Le Bart Christian, Pasquier Romain, *Idéologies et action publique territoriale, la politique change-t-elle encore les politiques ?*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, p. 150.

⁸⁰ *Ibid*, p.151 – 152.

⁸¹ Lascoumes Pierre, Le Bourhis Jean-Pierre, 1998, “Le bien commun comme construit territorial. Identités d’action et procédures”, *Politix*, vol. 11, n°42, p.52.

⁸² Reigner Hélène, Frinault Thomas, Guy Catherine, 2010, “Construire la solidarité intercommunale. Les ressorts de l’intégration au prisme du partage de la dotation de solidarité communautaire”, *Politiques et Management Public* [en ligne], vol. 27/3, mis en ligne le 15 juin 2012, consulté le 12 octobre 2012, URL : <http://pmp.revues.org/2975>, p.15.

⁸³ Gallez Caroline et al., 2011, Habiter la ville, accéder aux territoires. Articulations habitat-déplacements-développement économique dans les politiques d’aménagement intercommunales, rapport final de recherche, programme de recherche PUCA “l’intercommunalité à l’épreuve de faits”, p. 236.

dire autrement, le gouvernement consensuel de la structure intercommunale rend nécessaire la cohabitation de différents registres de la solidarité communautaire. En effet, chaque registre de la solidarité communautaire est élaboré ou encore soutenu par des communes aux intérêts potentiellement divergents. Dans cette perspective, la structure intercommunale élabore différents registres de la solidarité communautaire, comme c'est le cas en matière de redistribution de la dotation de solidarité communautaire⁸⁴. Néanmoins, il nous semble primordial de ne pas voir dans cette cohabitation une simple juxtaposition non hiérarchisée de différents registres de la solidarité communautaire. La cohabitation d'une pluralité de registres de solidarité n'implique en aucun cas l'absence de domination d'un registre sur l'autre. En effet, s'il y a bien cohabitation de différents registres de solidarités intercommunales envers les communes membres dans une même intercommunalité ; il y a dans le même temps un affrontement entre ces différents registres de la solidarité qui débouche, entre autres, sur la domination, temporaire et partielle, d'un registre de la solidarité communautaire sur les autres. Les différentes conceptions de la solidarité communautaire que nous identifions dans la suite de notre travail entrent en concurrence, elles s'affrontent. L'issue de ces affrontements, de ces "tournois", réside tout à la fois dans la modification des positions des acteurs et la construction collective (et temporaire) d'un bien commun intercommunal.

Autrement dit, la stabilisation des "*intérêts communautaires*", ce que certains nomment "*consensus communautaires*", emprunte des cheminements variés d'un regroupement à l'autre. De ces cheminements émergent des registres dominants de la solidarité intercommunale, qui sont différenciés d'un regroupement à l'autre. Nous posons donc l'hypothèse selon laquelle, d'une institution intercommunale à l'autre, il y a une différenciation territoriale de l'intérêt général local et des registres dominants de la solidarité communautaire. Mais, comment expliquer ces différenciations de l'intérêt communautaire ? Ici, les travaux de Philippe Estèbe et Magali Talandier peuvent utilement être mobilisés.

Quand la mise en récit de l'histoire sociale et économique explique la hiérarchisation des registres de la solidarité communautaire

Sans s'attarder sur le débat relatif à la pertinence des périmètres intercommunaux⁸⁵, nous souhaitons situer notre travail de thèse à la suite des résultats de recherches menées, entre

⁸⁴ Reigner Hélène, Frinault Thomas, Guy Catherine, 2010, *op. cit.* p. 23 -26.

⁸⁵ Voir à ce sujet, Offner Jean-Marc, 2006, "Les territoires de l'action publique locale, fausses pertinences et jeux d'écarts", *Revue de Sciences Politiques*, vol 56, n°1,

autre, par Philippe Estèbe⁸⁶. Durant la décennie 2000, cet auteur élabore une critique à l'encontre de la capacité redistributive des intercommunalités⁸⁷. Après avoir fait le constat d'une fragmentation politique des aires urbaines françaises, l'auteur s'intéresse aux logiques qui poussent les communes à s'apparier entre elles, à s'unir dans un regroupement intercommunal. Magali Talandier et Philippe Estèbe perçoivent alors les découpages intercommunaux comme "*le fruit d'un compromis instables et mouvants, d'une rationalité relative et itérative des acteurs consistant à arbitrer entre les coûts et avantages retirés des possibles appariements*"⁸⁸. Selon eux, l'appariement des communes au sein d'une intercommunalité est dominé par des logiques de ressemblances sociales. Philippe Estèbe parle alors "*d'homogamie*". Ainsi, les communes socialement riches ont tendance à s'associer entre elles et les communes socialement pauvres, elles aussi, s'associent entre elles. Du point de vue de la solidarité urbaine, ces résultats de recherche prennent à contre-pieds les espoirs que soulevait, chez le législateur, la création des intercommunalités. La solidarité entre communes n'est pas à l'origine des regroupements intercommunaux.

Néanmoins, ces résultats de recherches ouvrent certaines perspectives. En effet, il est probable que ces institutions socialement homogènes représentent des clubs s'apparentant aux institutions locales telles qu'elles sont présentées par l'école du "*public choice*"⁸⁹. Désormais fondées sur une logique de club, les intercommunalités produiraient des paniers de biens publics participant à renforcer leurs spécificités sociales et productives. Dans ce cadre théorique, chaque individu décide de son lieu de résidence après avoir comparé les différents paniers de biens publics proposés sur le quasi-marché des institutions locales infra-métropolitaines et après avoir maximisé ses préférences⁹⁰. Dès lors, la variable politique joue

⁸⁶ Estèbe Philippe, Talandier Magali, 2005, *La carte politique comme instrument de solidarité. L'intercommunalité à l'épreuve de la polarisation sociale*, Acadie, rapport de recherche PUCA pour le ministère de l'équipement. Estèbe Philippe, 2006, "Le territoire est-il un bon instrument de redistribution ? le cas de la réforme de l'intercommunalité en France, *Lien social et Politiques*, n°52, <http://id.erudit.org/iderudit/010585ar>. Estèbe Philippe, 2008, *Gouverner la ville mobile*, Paris : Puf. Talandier Magali, Estèbe Philippe, 2010, *L'intercommunalité : Évaluer l'efficacité d'un objet institutionnel inédit*, Acadie, rapport de recherche PUCA pour le ministère de l'équipement.

⁸⁷ Estèbe Philippe, 2006, "Le territoire est-il un bon instrument de redistribution ?...", *art. cit.*

⁸⁸ Talandier Magali, Estèbe Philippe, 2010, *op. cit.*, p.47 – 48.

⁸⁹ Tiebout Charles, 1956, "A pure theory of local expenditures", *The journal of political economy*, vol. 64, n°5,

⁹⁰ "Consider for a moment the case of the city resident about to move to the suburbs. What variables will influence his choice of a municipality? If he has children, a high level of expenditures on schools may be important. Another person may prefer a community with a municipal golf course. The availability and quality of such facilities and services as beaches, parks, police protection, roads, and parking facilities will enter into the decision-making process. [...] The consumer-voter may be viewed as picking that community which best satisfies his preference pattern for public goods." Tiebout Charles, 1956, "A pure theory of local expenditures", *The journal of political economy*, vol. 64, n°5, p.418

un rôle marginal dans la différenciation des registres dominants de la solidarité communautaire, l'apolitisme des intercommunalités importe donc peu. *In fine*, la différenciation des registres dominants de la solidarité est le fruit des spécificités sociales et productives des territoires communautaires. Spécificités sociale et productive sur lesquelles se basent les logiques d'appariement entre communes. C'est là l'hypothèse centrale de ce travail de thèse, celle d'une différenciation des registres dominants de la solidarité communautaire selon les récits identitaires des intercommunalités, tirés des spécificités sociales et productives des territoires communautaires.

En adoptant ce point vue, nous faisons l'hypothèse qu'il existe un mouvement généralisé de territorialisation des politiques publiques communautaires. C'est-à-dire qu'il existe une adaptation des politiques intercommunales aux spécificités sociales et productives des intercommunalités, il y a différenciation de la nature des consensus communautaires d'un territoire à l'autre. En effet, selon la définition du territoire élaborée par Maryvonne Le Berre, pour assurer sa reproduction dans le temps, *“tout groupe social [...] s'approprie et façonne une portion plus ou moins étendue de la surface terrestre”*⁹¹. C'est là tout notre travail de thèse : mettre en avant le lien qui unit les spécificités sociales et productives des territoires aux politiques communautaires de transport et de déplacements.

Politiques urbaines providentielles contre politiques urbaines néolibérales ?

À ce stade nous avons posé deux hypothèses dans ce travail de thèse. La première est celle d'une hiérarchisation des registres de la solidarité communautaire, d'une domination d'un registre sur les autres. La seconde est celle d'une différenciation de ces registres dominants de la solidarité communautaire selon les récits identitaires portés par les territoires intercommunaux. À partir de cette hypothèse centrale, nous proposons de construire un cadre d'analyse qui s'appuie sur une opposition idéale typique des territoires selon les spécificités sociales et productives qui sont à l'origine des regroupements intercommunaux. De chaque côté de cette opposition, se situent deux extrêmes d'un continuum de situations territoriales différenciées. D'un côté de cette opposition, nous retrouvons des territoires où un ancien appareil industriel de type fordiste dégrade l'espace et représente l'ingrédient fondateur d'une identité ouvrière. De l'autre côté de cette opposition, nous retrouvons des territoires aux paysages préservés où un appareil industriel contemporain et *innovant* s'installe et forme

⁹¹ Le Berre Maryvonne, 1992, “Territoires” in Bailly Antoine, Ferras Robert, Pumain Denise (ss. la dir.) *Encyclopédie de géographie*.

l'ingrédient fondateur d'une identité "*bourgeoise*". Ces identités territoriales opposées produisent des définitions différenciées de "l'intérêt communautaire", c'est-à-dire de l'intérêt général pour la défense duquel les communes s'associent. Ces intérêts communautaires variés aboutissent à la construction de registres dominants de la solidarité communautaire, eux aussi différenciés. Finalement, cette variété et cette différenciation façonnent la production de l'espace et celle des politiques urbaines de transport et de déplacements.

Dans les territoires "ouvriers" : droit au transport, droit à la mobilité ?

D'un côté de notre opposition idéale typique, on trouverait des territoires qui revendiquent une identité ouvrière. Dans ces territoires, les inégalités d'accès à la ville seraient portées sur le devant de la scène. L'institution communautaire produirait des politiques urbaines de transport et de déplacements qui investissent davantage la dimension sociale de la mobilité. Les politiques urbaines de transport et de déplacements de ces territoires tenteraient d'apporter des éléments de réponses aux enjeux sociaux de la mobilité dans la *ville motorisée*.

Dans ces territoires, la dimension spatiale de la question sociale de la mobilité serait prise en compte. C'est dans ces territoires excentrés et vulnérables que les politiques urbaines de transports et de déplacements élaborées par les territoires ouvriers investiraient et innoveraient. Pour ces politiques urbaines, il s'agirait alors de diminuer les inégalités d'accès à la ville en étendant le droit au transport à des franges urbaines vulnérables⁹². L'extension des périmètres de transports urbains serait alors saisie comme une opportunité afin de traiter la dimension sociale de la mobilité dans son aspect spatial. L'investissement de ces politiques urbaines de transports et de déplacements dans les franges vulnérables s'apparenterait à une réactualisation de la dimension sociale de la mobilité dans un contexte de *ville motorisée*.

Dans ces territoires à l'identité ouvrière, les inégalités individuelles d'accès à la ville seraient prises en compte. Les techniciens et élus de ces territoires appréhenderaient le coût de la mobilité pour les classes populaires. L'aspect social de la mobilité serait politisé, les présidents des intercommunalités s'investiraient dans la dimension sociale de la mobilité et œuvreraient à apporter des réponses aux difficultés de mobilités des classes populaires. Cela se traduirait aussi dans les politiques urbaines de régulation du stationnement par un allègement des mécanismes marchands d'accès au centre-ville, dans une perspective sociale.

⁹² Mignot Dominique, 2008, "Infrastructures de transports : investir dans les banlieues et les espaces périphériques ?", *Pouvoirs Locaux*, n°76, p. 67 – 72.

Dans les territoires “bourgeois” : valorisation des centres urbains et instruments marchand d’un tri social et spatial ?

De l’autre côté de notre opposition idéale typique, on trouverait des territoires qui revendiquent une identité bourgeoise. Dans ces territoires, l’appréciation des aménités urbaines et de la qualité de vie en ville serait mis sur le devant de la scène. L’institution communautaire produirait des politiques de transport et de déplacements qui participent d’un traitement entrepreneurial de la dimension environnementale de la mobilité⁹³ et intensifient les mécanismes marchands à partir desquels s’effectue “l’instrumentation du tri social et du tri spatial”⁹⁴.

Dans ces territoires, la montée en puissance de la rhétorique environnementale dans le secteur du transport induirait une focalisation des politiques urbaines de transport et de déplacements autour de la qualité de vie en ville. C’est d’ailleurs cette dimension de la mobilité qui serait investie par les présidents de ces intercommunalités. Ainsi, les réseaux de transports publics auraient pour objectif d’initier une dynamique de report modal. Dans ces territoires, les choix en matière d’investissement seraient soumis à l’efficacité du report modal ce qui aboutit à l’élaboration de réseaux à plusieurs vitesses. Les politiques de transports publics investiraient alors davantage la ville centre que les périphéries vulnérables, du fait d’un conflit permanent dans le domaine des infrastructures de transports entre équité spatiale de la desserte et efficacité économique du réseau⁹⁵. Aux espaces centraux, des infrastructures lourdes et performantes de transports publics ; aux périphéries éloignées, peu voire pas d’infrastructures de transports publics.

Dans ces territoires, les inégalités sociales d’accès à la ville ne mobiliseraient pas. Bien au contraire, l’importation dans les politiques urbaines de transport et de déplacement d’instruments et d’outils issus de la régulation marchande, engendrerait de nouvelles inégalités individuelles et sociales d’accès à la ville en ce que ces mesures accroissent le coût de la mobilité. C’est notamment le cas des politiques tarifaires de régulation du stationnement, bien et service fortement rival. Dans un contexte d’intensification de la concurrence

⁹³ Béal Vincent, 2009, *art. cit.*

⁹⁴ Reigner Hélène, 2013, *Sous les pavés de la qualité urbaine. Gouvernement des territoires, gouvernement des conduites et formes renouvelées de la domination dans la ville néohygiéniste*, Mémoire d’Habilitation à Diriger des Recherches, Institut d’études politiques de Paris, Paris, juin. P. 111 – 140.

⁹⁵ Bonnafous Alain, Masson Sophie, 2003, “Évaluation des politiques de transports et équité spatiale”, *Revue d’Économie Régionale et Urbaine*, n°4, p. 547 – 572.

interurbaine, d'un traitement entrepreneurial des problèmes environnementaux et de diffusion des instruments de la régulation marchande, les politiques urbaines de transports et de déplacements élaborées sur les territoires bourgeois participeraient à reléguer la dimension sociale de la mobilité et à renforcer les inégalités d'accès à la ville.

| Objet de recherche | Contexte scientifique | Hypothèse | Idéal type territorial | Registre dominant de la solidarité urbaine | Secteur d'action publique (Institution privilégiée) | Dimensions | Indicateurs |
|---|---|--|------------------------|---|---|---|---|
| Les compromis à partir desquels s'organisent les politiques urbaines contemporaines de transport et de déplacements dans la ville motorisée | 1. Des politiques mobilisées dans la création d'une nouvelle territorialité politique 2. Des politiques standardisées, aux enjeux sociaux éludés et soumises à des valeurs marchandes. | H1 : Des politiques urbaines différenciées selon les spécificités sociales et économiques des territoires intercommunaux | Territoires "dorés" | H1.2. : Valorisation territoriale et tri marchand des usagers | Stationnement (Commune) | <ul style="list-style-type: none"> Évolution de l'emprise spatiale de la contrainte Évolution de la contrainte tarifaire | Approfondissement des mécanismes marchands dans le tri des usagers |
| | | | | | Transports Publics Urbains (Intercommunalité) | <ul style="list-style-type: none"> Nature de la coopération interterritoriale Spatialisation de la desserte en Transports Publics Projet symbolique / investissement politique | Une coopération interterritoriale, au service d'un repli sur des "frontières" Centralisation de la desserte dans la ville centre Politisation de la "qualité de vie" en ville |
| | | | Territoires "rouillés" | H1.1. : Solidarité sociale & spatiale | Stationnement (Commune) | <ul style="list-style-type: none"> Évolution de l'emprise spatiale de la contrainte Évolution de la contrainte tarifaire | Allègement des mécanismes marchands dans le tri des usagers |
| | | | | | Transports Publics Urbains (Intercommunalité) | <ul style="list-style-type: none"> Nature de la coopération interterritoriale Spatialisation de la desserte en Transports Publics Projet symbolique / investissement politique | Ouverture interterritoriale Maillage du territoire communautaire par la desserte Politisation de la dimension sociale de la mobilité |

Tableau 1. Récapitulatif du cadre d'analyse

Méthodologie de recherche et structure de l'argumentation : observer la différenciation, construire par opposition

D'un point de vue macroscopique, ce travail de thèse se caractérise par deux parti pris. Le premier est une volonté d'observer la différenciation par la construction d'un cadre d'analyse, d'un outillage méthodologique et d'une structure argumentaire qui oppose des situations différenciées sur un axe, aux bornes volontairement idéales typiques. Cette opposition constante nous semble pertinente pour expliquer ce que nous avons étudié et ainsi généraliser les résultats issus de ce travail de thèse. Le second est une volonté de doter ce travail d'un outillage méthodologique original qui allie des méthodes quantitatives⁹⁶ et qualitatives⁹⁷. Selon nous, l'association et l'articulation de méthodes quantitatives et qualitatives est un moyen efficace afin de déconstruire les substances différenciées des politiques communautaires de transport et de déplacements.

La structure générale de cette thèse comprend trois parties. Dans un premier temps, nous présentons la région urbaine marseillaise, le territoire à partir duquel est construit cette étude. Il s'agit alors essentiellement de situer les identités des quatre intercommunalités étudiées en caractérisant la composition sociale du territoire, la nature du tissu productif territorial et la centralité de l'intercommunalité dans la région urbaine. Dans un second temps, nous mettons ces identités intercommunales face aux substances différenciées des politiques communautaires de transport et de déplacements. Il s'agit alors de vérifier l'hypothèse centrale de notre travail, à savoir que les identités intercommunales jouent sur la substance des politiques communautaires. Il s'agit alors de repérer les substances différenciées de ces

⁹⁶ Nous mobilisons des données statistiques diverses au cours de ce travail : revenus fiscaux des ménages, données socio-démographiques, données concernant les mobilités domicile-travail. En plus de cela, nous avons créé nos propres données statistiques afin de cartographier et projeter dans l'espace la qualité de la desserte en transports publics.

⁹⁷ Ce travail de thèse a donné lieu : à la réalisation d'un peu plus de trente entretiens, auprès de techniciens et élus locaux ; à la participation à des réunions publiques ; à un travail sur les archives des délibérations des conseils communautaires et des médias intercommunaux et communaux.

politiques intercommunales de transport et de déplacements, en caractérisant ces politiques à travers trois focales : leur “*politique extérieure*”, leur politique intérieure et la nature de la politisation de la politique intercommunale de transport et de déplacements. Dans un troisième temps, enfin, nous nous intéressons à des politiques urbaines faiblement balisées : les politiques urbaines de régulation du stationnement. Ici, nous changerons partiellement de perspective institutionnelle, nous nous intéressons alors aux politiques de régulation du stationnement élaborées par la commune et l’intercommunalité, dans les villes centres des territoires étudiés. Le stationnement est, en effet, un domaine de compétence dans lequel communes et intercommunalités se partagent les rôles. Et, à la manière d’un couple, les actions élaborées par ces deux niveaux institutionnels s’imbriquent les unes aux autres. C’est là, le propre de politiques publiques territoriales de plus en plus multi-niveaux⁹⁸. Il s’agit alors de repérer l’articulation des politiques communales et intercommunales puis d’identifier les usagers choyés et les usagers délaissés par ces politiques urbaines en caractérisant, sur une quinzaine d’années, l’évolution de l’espace et de l’intensité de la contrainte tarifaire dans chacun des territoires étudiés.

Opposer les identités intercommunales de la région urbaine marseillaise

Dans un premier temps, notre travail de thèse met en perspective la région urbaine étudiée, la Région Urbaine Marseillaise, afin de présenter l’identité des territoires intercommunaux périphériques qui constituent les terrains d’études de ce travail. Cette partie est organisée en trois chapitres.

Dans un premier chapitre, il s’agit de présenter la polarisation socio-économique de ce territoire, la division sociale de la région urbaine et la lente et progressive construction des territoires intercommunaux. Nous soulignons alors l’acuité de la dimension sociale de la mobilité dans cette région urbaine. Ensuite, nous nous intéressons aux logiques qui président aux mariages intercommunaux tout en proposant une approche originale des identités communautaires. Cette approche s’appuie sur la mise en récit de l’histoire sociale et économique des territoires intercommunaux produite par les édiles politiques locaux. D’un point de vue méthodologique, cette partie s’appuie sur une importante bibliographie concernant la région urbaine marseillaise, des méthodes quantitatives, notamment le traitement de données issues du recensement de la population, et qualitatives, notamment des

⁹⁸ Dubois Jérôme, 2009, *Les politiques publiques territoriales. La gouvernance multi-niveaux face aux défis de l’aménagement*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.

entretiens et les archives des journaux intercommunaux d'information et de communication. L'association de ces matériaux permet de qualifier finement les identités communautaires. Finalement, ce travail fin et documenté nous amène à regrouper les quatre territoires intercommunaux que nous étudions en deux catégories idéales typiques : des territoires "*dorés*" et des territoires "*rouillés*".

Dans un second chapitre, nous nous intéressons aux territoires "*dorés*" qui élaborent des récits identitaires à travers lesquels ils valorisent l'histoire bourgeoise de leur territoire et la compétitivité d'un appareil productif à haute valeur ajoutée. Deux des territoires que l'on étudie entrent dans cette catégorie de territoires "*dorés*". La Communauté d'agglomération du Pays d'Aix, intercommunalité formée autour d'Aix-en-Provence, élabore un discours identitaire revanchiste qui l'oppose, point par point, au déclin marseillais. Le dynamisme économique, l'attractivité démographique et la composition sociale huppée de ce territoire sont les traits du discours identitaire de cette intercommunalité qui correspond typiquement à ce que l'on peut attendre d'une intercommunalité périphérique au profil social "riche et cadre". La Communauté d'Agglomération Agglopol-Provence, formée autour de deux pôles urbains périphériques que sont Salon-de-Provence et Berre-l'Étang, tente d'élaborer un récit identitaire qui parvienne à satisfaire les territoires qui la composent. Mosaïque de territoire aux spécificités territoriales fortement contrastées, cette intercommunalité produit néanmoins un discours identitaire cohérent. Ce récit identitaire valorise la qualité de vie et la composition sociale huppée d'une centralité balbutiante à l'échelle de la région urbaine : Salon-de-Provence.

Dans un troisième chapitre, nous nous penchons sur les territoires "*rouillés*" qui élaborent eux des récits à travers lesquels ils mettent en avant l'histoire ouvrière de leur territoire et le rôle joué par un appareil industriel imposant de type fordiste pour le développement de leur territoire. Ici encore, deux des territoires que l'on étudie entrent dans cette catégorie des territoires "*rouillés*". La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, formée autour d'Aubagne, se trouve dans une situation intermédiaire. D'un point de vue statistique, ce territoire représente un espace périphérique accueillant des catégories sociales plutôt aisées. Pour autant l'institution élabore un discours identitaire fortement imprégné par l'identité politique de l'intercommunalité. Depuis sa création, cette dernière est dominée par le Parti Communiste Français. Or, à travers cet ancrage partisan, c'est toute l'histoire industrielle et ouvrière de ce territoire qui est mise en récit par les édiles locaux. Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence, regroupant des communes autour des centralités

d'Istres et Fos-sur-Mer, développe un récit identitaire qui met en scène l'histoire industrielle et ouvrière de ce territoire. Les fondements de ce récit se situent dans la création de la Zone Industriale-Portuaire de Fos-sur-Mer et de la ville nouvelle des Rives de l'Étang de Berre. La construction de cet espace *dégligné* redéfinit alors radicalement le paysage, la structure industrielle et la composition sociale de ce territoire.

Opposer les registres dominants de la solidarité communautaire : les réseaux de transports publics

Après avoir situé les récits identitaires intercommunaux, la deuxième partie de notre travail est consacré à l'étude des politiques intercommunales de transport et de déplacements. Il s'agit alors de soumettre à l'épreuve des faits l'hypothèse centrale de notre travail, selon laquelle les substances de ces politiques sont différenciées et que ces différenciations renvoient aux récits identitaires intercommunaux. Cette partie est organisée en trois chapitres.

Le quatrième chapitre de cette thèse décrit l'outillage méthodologique que nous avons mis en œuvre pour observer les différenciations de ces politiques communautaires. Une fois encore nous caractérisons les politiques intercommunales de transport et de déplacements à travers plusieurs dimensions. L'une d'elle est originale et centrale dans notre travail. En effet, à travers un indicateur *ad hoc*, nous avons spatialisé la politique communautaire de transport public. Cette cartographie de la qualité de la desserte en transports publics urbains constitue ensuite un support lors des entretiens auprès des techniciens et élus communautaires. À elles seules, ces cartes nous permettent d'identifier les *territoires gagnants* et les *territoires perdants* de la politique communautaire. Lors des entretiens, ces cartes nous permettent d'amener les techniciens et élus à justifier la distribution de la qualité de la desserte en transports publics sur leur territoire. Cela nous a permis de relever deux grands registres de la solidarité : une solidarité communautaire envers les territoires périphériques d'une part et une solidarité communautaire envers la ville centre d'autre part. Ces grands registres de la solidarité communautaire cohabitent, l'un à côté de l'autre, dans chacune des politiques communautaires.

Dans le cinquième chapitre, nous nous intéressons aux objectifs dominants attribués aux politiques intercommunales de transports publics urbains élaborées par les territoires "*dorés*". L'une après l'autre, nous décrivons alors les politiques intercommunales élaborées et mises en œuvre durant la décennie 2000 par la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix et la

Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence. Cette description s'appuie sur trois focales : la "*politique extérieure*" de transports publics urbains, la politique intérieure de transports publics urbains et la nature de la politisation de la politique communautaire par les édiles politiques intercommunaux. Mettre en parallèle ces deux politiques intercommunales à travers ces trois focales, nous amène à relever des points de convergences dans les objectifs prioritaires de ces politiques urbaines. Dans le fond, nous le verrons plus finement, ces politiques s'attellent essentiellement à améliorer l'attractivité de leurs villes-centres pour mieux s'affirmer à l'échelle de la région urbaine marseillaise.

Dans le sixième chapitre de ce travail, nous nous préoccupons des objectifs prioritaires assignés aux politiques intercommunales de transports publics urbains élaborées dans les territoires "*rouillés*". Ici encore, nous exposerons l'une après l'autre les politiques intercommunales de transport public urbain élaborées et mises en œuvre durant la décennie 2000 par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile et le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence. Ici encore, cet exposé s'appuie sur trois focales : la "*politique extérieure*", la politique intérieure et la nature de la politisation de la politique intercommunale de transport public urbain par les édiles intercommunaux. Ici encore, la mise en parallèle de ces deux politiques intercommunales nous amène à relever des points de convergences dans les objectifs prioritaires de ces politiques urbaines. Dans le fond, ces politiques oeuvrent à réactualiser la dimension sociale de la mobilité dans un contexte de *ville motorisée*, nous reviendrons plus finement là-dessus.

À l'issu de cette seconde partie, nous relierons les oppositions observées dans les politiques intercommunales de transport public urbain aux récits identitaires, ce qui nous amène à confirmer l'hypothèse centrale de ce travail de thèse, à savoir que les substances des politiques urbaines de transport et de déplacements sont différenciées selon les récits identitaires intercommunaux.

Opposer les politiques urbaines de régulation du stationnement

Dans une troisième partie, nous prolongeons notre démarche en étudiant les politiques urbaines de régulation du stationnement. Par politiques urbaines, nous entendons l'association et l'articulation des politiques communales et intercommunales de régulation du stationnement. Cette partie, elle, s'organise en deux chapitres.

Dans le septième chapitre de ce travail, nous revenons sur les aspects génériques des politiques urbaines de régulation du stationnement et d'aménagement de la voirie. Après avoir observé la faible lisibilité des interventions intercommunales dans ce domaine, nous nous intéressons aux politiques communales de régulation du stationnement élaborées dans les villes-centres des intercommunalités étudiées. Nous observons alors l'objectif générique de ces politiques urbaines : accroître l'attractivité et l'aire de chalandise des centres-villes commerciaux. Dans cette logique, toutes les politiques urbaines de régulation du stationnement étudiées visent à réduire la visibilité de l'automobile en surface dans les centres-villes patrimoniaux tout en accroissant la *capacité de stationnement*. Cette volonté d'accroître les capacités de stationnement sans accroître le stock de stationnement disponible en surface, car il déprécie la qualité urbaine, amène les politiques urbaines de régulation du stationnement à améliorer le taux de rotation des véhicules par place de stationnement. Schématiquement, ces politiques urbaines font la chasse à "*l'auto-immobile*"⁹⁹, celle du pendulaire, celle qui n'a aucune plus-value économique pour les commerçants. En jouant sur le taux de rotation des véhicules par place de stationnement, ces politiques organisent un accès différencié au centre-ville commerçants.

Dans le huitième et dernier chapitre de cette thèse, nous revenons sur les usagers choyés et les usagers délaissés par les différentes politiques urbaines de régulation du stationnement que nous avons observé. Pour cela nous revenons systématiquement sur l'évolution, durant les quinze dernières années, de l'espace et de l'intensité de la contrainte tarifaire en matière de stationnement. Dans un premier temps, nous décrirons l'une après l'autre les politiques urbaines de régulation du stationnement élaborées et mise en œuvre dans les communes d'Aix-en-Provence et Salon-de-Provence. Dans les deux villes centres de ces territoires "*dorés*", les politiques urbaines de stationnement intensifient les mécanismes marchands de la régulation du stationnement afin de construire un accès différencié au centre-ville : l'accès au centre ville est rapide et confortable pour les consommateurs, tandis qu'il est contraint pour les salariés du centre-ville. Dans un second temps, nous décrirons l'une après l'autre les politiques urbaines de régulation du stationnement élaborées et mises en œuvre dans les communes d'Aubagne et Istres. Dans les deux villes centres de ces territoires "*rouillés*", les politiques urbaines de stationnement sont certes au service de l'extension du territoire de chalandise du centre-ville commercial. Néanmoins, ces deux politiques urbaines ne cherchent pas à repousser les employés du centre-ville à la lisière de la ville dense. Dans ces politiques,

⁹⁹ Marzloff Bruno, 2007, "Le déclin annoncé de l'auto-immobile", *transport*, n°447, mai-juin, p. 172 – 174.

les mécanismes marchands de la régulation du stationnement sont progressivement allégés afin, justement, de minimiser les potentiels effets sociaux qu'ils peuvent générer.

À l'issu de cette troisième partie, nous relient les oppositions observées dans les politiques urbaines de régulation du stationnement aux récits identitaires. Cela nous amène, une fois de plus, à confirmer l'hypothèse centrale de ce travail de thèse selon laquelle les substances des politiques urbaines de transport et de déplacements sont différenciées selon les récits identitaires intercommunaux.

Première partie

Polarisation économique, division sociale de l'espace et construction intercommunale dans la région urbaine marseillaise

Introduction

Lire les territoires à travers leurs “inconscients territoriaux”

Cette première partie a vocation à introduire et situer les quatre territoires communautaires dont nous allons étudier les politiques de transport et de déplacement dans la suite de ce travail. Lors de cette partie, nous situons les territoires intercommunaux face à la polarisation socio-économique et à la division sociale de l'espace qui traversent la région urbaine marseillaise depuis les années 1960. Situer les territoires intercommunaux dans ces dynamiques métropolitaines permet d'appréhender au mieux la structuration politique des territoires intercommunaux, les logiques d'appariements entre communes. Cela permet aussi de comprendre les lignes directrices qui structurent les flux de déplacements que génèrent et accueillent ces territoires. À travers cette approche compréhensive, nous situons d'emblée notre travail à l'opposé d'un raisonnement normatif portant sur l'inadéquation des territoires institutionnels aux territoires fonctionnels.

Tout au long de cette partie nous tentons une immersion dans *“l'inconscient territorial”*¹⁰⁰ des territoires communautaires qui constituent nos terrains d'études, dans l'épaisseur historique de leurs spécialisations productive et sociale. Certes, notre approche de l'épaisseur historique de ces territoires reste modeste, elle se limite au siècle passé. Néanmoins, aussi modeste qu'il soit, ce détour historique permet d'appréhender comment cet *“inconscient territorial”* alimente la construction d'un récit identitaire intercommunal. Il s'agit donc dans

¹⁰⁰ Cet *“inconscient territorial”* renvoie à l'histoire de la longue durée : *“Les hommes ont toujours eu l'impression en vivant leur temps, d'en saisir le déroulement au jour le jour. Cette histoire consciente, claire, est-elle abusive comme bien des historiens, depuis longtemps déjà, s'accordent à le penser ? [...] L'histoire a eu l'illusion [...] de tout tirer des événements. [...] L'histoire inconsciente se déroule au-delà de ces lumières, de leurs flashes. Admettez donc qu'existe, à une certaine distance un inconscient social. Admettez, par surcroît, en attendant mieux, que cet inconscient soit considéré comme plus riche, scientifiquement, que la surface miroitante à laquelle nos yeux sont habitués.”* Braudel Fernand, 1958, *“Histoire et science sociale : la longue durée”*, *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 13, n°4, p.740.

cette partie de s'immerger dans l'histoire sociale, économique et urbaine de ces territoires intercommunaux. L'histoire de ces territoires représente un stock dont l'appropriation par les édiles communautaires participe à construire un récit identitaire intercommunal. Il s'agit donc dans cette partie de comprendre comment les intercommunalités s'approprient et se positionnent par rapport à ces ressources héritées ; comment les édiles et les techniciens intercommunaux narrent les spécificités économiques, sociales et urbaines de leur territoire communautaire.

Effectuer ce travail c'est déjà aborder la question centrale de cette thèse, à savoir comment les politiques intercommunales contemporaines de transport et de déplacements s'appuient sur ces ressources héritées afin de dégager une trajectoire de développement spécifique. Ce détour à travers les récits identitaires intercommunaux est nécessaire afin d'infirmer ou de confirmer notre hypothèse principale, à savoir que le territoire joue, qu'il participe à différencier la substance, les objectifs prioritaires des politiques urbaines de transport et de déplacements.

D'un point de vue méthodologique, l'appréhension de "*l'inconscient territorial*" des territoires communautaires que nous étudions s'effectue en croisant les regards quant à trois dimensions essentielles de l'histoire des intercommunalités étudiées : leur composition sociale, leur base industrielle et leur centralité dans la région urbaine marseillaise. En aucun cas il ne s'agit ici d'imputer *a priori* une identité aux territoires intercommunaux étudiés. Au contraire, il s'agit de repérer la trame des récits identitaires intercommunaux à travers les discours que portent les élus et techniciens sur leur territoire¹⁰¹. Cependant, puisque ces récits s'appuient sur une opération de sélection et d'interprétation d'un stock historique territorialisé, alors, ils nous obligent à réaliser une excursion dans l'histoire sociale, économique et urbaine de ces territoires. Aussi, avons nous eu recours à un important travail bibliographique et d'analyse de données statistiques pour mieux appréhender les creux et les oublis de ces récits identitaires portés par les élus et techniciens. C'est donc un regard croisé sur les identités communautaires que nous proposons, où les récits produits par les élus et techniciens sont croisés à notre travail bibliographique et statistique.

Tout d'abord, nous présentons le contexte territorial commun dans lequel s'inscrivent nos terrains (Chap. 1). Nous verrons alors que depuis les années 1960, la région urbaine marseillaise s'organise autour d'un ensemble de pôles imbriqués les uns aux autres, mais

¹⁰¹ Outre le recours aux entretiens, ce travail s'appuie sur un dépouillement des publications communautaires (Schéma de COhérence Territorial, Plan de Déplacements Urbains, journaux intercommunaux d'information et de communication) et une confrontation de ces discours aux données statistiques.

fortement distants les uns des autres. Au passage, nous noterons que cela participe à élever la norme de mobilité nécessaire à la conduite des activités quotidiennes. Cette norme élevée de mobilité rend les enjeux sociaux des politiques urbaines de transport et de déplacements particulièrement saillant dans la région urbaine marseillaise. Ensuite, nous reviendrons sur les grandes caractéristiques des différents récits identitaires intercommunaux. À partir de là, la structure de la démonstration s’appuie sur une opposition idéale typique entre, d’un côté des territoires d’un type “*doré*”¹⁰², et de l’autre des territoires relevant d’un type “*rouillé*”¹⁰³. Il est nécessaire d’appréhender ces deux catégories opposées pour ce qu’elles sont : des idéaux types. Elles représentent les bornes opposées permettant de classer un continuum de récits identitaires intercommunaux différenciés. Cette catégorisation des récits communautaires en deux bornes opposées est importante, elle structure l’ensemble de notre thèse. La logique au cœur de cette opération qualitative de catégorisation des récits communautaires est de minimiser les écarts au sein des deux groupes et de maximiser les écarts entre les deux groupes. Dans un premier temps, on s’intéresse à des territoires de type “*doré*” où les édiles se représentent le territoire communautaire en tant que terre d’accueil des classes moyennes et supérieures et des industries innovantes (Chap. 2). Ensuite, on s’intéresse à des territoires de type “*rouillé*” dont les récits identitaires mettent en avant l’importance de l’histoire industrielle et ouvrière (Chap. 3).

¹⁰² L’expression est directement issue de l’ouvrage d’Estèbe Philippe, *Gouverner la ville mobile*, *op. cit.*

¹⁰³ Ce terme renvoie aux espaces industriels en déprise souvent qualifiés de *rust belt*, notamment au États-Unis d’Amérique. Nous avons refusé d’employer le terme d’espace perdant pour la simple et bonne raison que ce n’est pas la manière dont les édiles mettent en récit le territoire.

Quatre intercommunalités périphériques dans une région urbaine fragmentée

Introduction

Nos quatre terrains d'études appartiennent à un même ensemble urbain : la Région Urbaine Marseillaise. En tant que telle, cette région urbaine n'est ni notre objet de recherche, ni notre terrain d'étude. C'est seulement le contexte territorial dans lequel évoluent nos terrains d'études. Or, si les logiques d'appariement des communes au sein d'une intercommunalité sont multiples, elles sont largement déterminées par le contexte territorial. Il convient donc de rendre compte de ce contexte territorial parce qu'il lie nos différents terrains d'études les uns aux autres à travers une histoire socio-économique et politique commune.

Nous n'avons donc pas ici l'intention de nous lancer dans une monographie de la Région Urbaine Marseillaise. C'est un travail fortement balisé, par un ensemble varié de focales disciplinaires. Ces différents travaux sont ici mobilisés afin de restituer le substrat dans lequel s'insèrent nos différents territoires d'études. Dans ce chapitre, nous revenons très brièvement sur les évolutions de la structure productive au sein de la région urbaine depuis les années 1960 (1), et la manière dont elles participent à dessiner les contours d'une nouvelle division sociale de l'espace (2). Finalement, on s'intéresse à la lente émergence de la coopération intercommunale à l'échelle de la région urbaine (3). *In fine*, ce détour métropolitain permet de mieux saisir l'acuité des enjeux des politiques urbaines de transport et de déplacements sur cet espace (4).

1.1. Une métropolisation sans métropole

La Région Urbaine Marseillaise est un territoire métropolitain vaste qui ne résulte pas d'un simple processus d'extension d'un centre vers une périphérie dominée. À Marseille, l'espace métropolitain naît d'une croissance simultanée de plusieurs pôles périphériques aux logiques distinctes et d'un déclin de la ville centre, Marseille¹⁰⁴.

Cette situation résulte tout d'abord d'une déconnexion économique entre Marseille et son arrière-pays. À partir des années 1950 – 1960, le district industrialo-portuaire sur lequel reposait le développement marseillais depuis plus d'un siècle décline rapidement. Ville portuaire ouverte vers la Méditerranée, le développement de Marseille reposait depuis le milieu du XIX^{ème} siècle sur le négoce, la transformation et le commerce des matières premières (oléagineux, céréales, sucre...) et de produits en provenance des colonies françaises¹⁰⁵. L'empire colonial français représentait alors une rente dont tirait profit le district industrialo-portuaire marseillais. Le mouvement de décolonisation associé à l'inertie du district industrialo-portuaire marseillais dans la réforme de son organisation productive et industrielle afin de l'insérer dans les nouvelles logiques économiques d'après guerre entraînent, dans les années 1950 – 1960, un effondrement de la base productive marseillaise. À ce déclin marseillais, l'État apporte une réponse colbertiste à partir des décennies 1970 – 1980. Il jette alors les bases d'un nouvel appareil productif qui participe d'un processus de métropolisation de la région urbaine marseillaise¹⁰⁶.

Dans le cadre de l'aménagement des métropoles d'équilibres, l'État élabore un schéma d'aménagement de l'Aire Métropolitaine Marseillaise à la fin des années 1960¹⁰⁷. Ce schéma prévoit le développement de pôles industriels et de services dans l'arrière-pays marseillais. Marseille doit alors prendre le rôle de commandement de cet ensemble métropolitain à travers le monopole des fonctions tertiaires métropolitaines. Ainsi, depuis les années 1970, le

¹⁰⁴ Morel Bernard, 2000, "Marseille : la naissance d'une métropole", in Benko Georges, Lipietz Alain (ss la dir.), *La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique*, Paris : PUF, p. 479 – 503. Garnier Jacques, 2011, *Un appareil productif en mutation. Les 50 ans qui ont tout changé en Provence Alpes Côte d'Azur*, Paris : Economica.

¹⁰⁵ Sur la structuration du complexe industrialo-portuaire marseillais voir : Daumalin Xavier, Raveux Olivier, 2001, "Marseille (1831 – 1865). Une révolution industrielle entre Europe du Nord et Méditerranée", *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 56, n°1, p. 153 – 176.

¹⁰⁶ Morel Bernard, "Marseille : la naissance d'une métropole", *art. cit.*, p. 482 – 486. Garnier Jacques, *Un appareil productif en mutation, op. cit.* p. 52 -55

¹⁰⁷ Dans la région marseillaise, l'Organisme Régional d'Étude et d'Aménagement de l'aire Métropolitaine est créé en février 1966, et publie un Schéma révisé d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Marseillaise en juillet 1969.

développement économique de la région urbaine marseillaise, se localise autour de différents pôles autonomes, spécialisés et peu imbriqués que sont Aix-en-Provence et le pays aixois, l'ouest et l'est de l'Étang de Berre et enfin l'ensemble Aubagne-Gémenos. Quand bien même l'action de l'État a été primordiale dans la mutation de l'appareil productif de cette région urbaine, les logiques de développement de ces différents pôles doivent être distinguées.

À l'ouest de l'Étang de Berre, l'État créé *ex nihilo* un pôle industriel selon des logiques externes au capitalisme marseillais. Il s'agit de créer un "pôle de croissance" appelé à favoriser un développement industriel dans l'ensemble de la région urbaine à partir de l'implantation d'industries lourdes du secteur pétrochimique et sidérurgique. À mi-chemin entre les anciens et les nouveaux bassins du port, à Vitrolles et à l'est de l'Étang de Berre, on observe alors une relocalisation d'entreprises liées à la sous-traitance portuaire. Autour d'Aix-en-Provence, l'action de l'État sera moins grandiose mais tout aussi déterminante. Tout d'abord, l'implantation d'un Centre d'Étude Technique de l'Équipement à Aix-en-Provence valorise le potentiel technologique de la zone d'activité, participe de son dynamisme et préfigure le développement de l'Europôle de l'Arbois à proximité de la gare TGV. Ensuite, le développement à Cadarache du centre à l'énergie nucléaire autour d'activités de recherche industrielle et fondamentale, avec notamment un laboratoire sur la fusion nucléaire, engendre la structuration d'un tissu dense de sous-traitants spécialisés et préfigure l'installation du projet international sur la fusion nucléaire¹⁰⁸. Finalement, à Rousset et dans la haute vallée de l'Arc, l'implantation de l'entreprise Eurotechnique dans le cadre d'une politique industrielle stratégique de l'État va participer à l'émergence d'une filière métropolitaine : la microélectronique. À travers un ensemble d'essaimages en cascade, cette filière s'articule de plus en plus finement au territoire. Dans le cas d'Aubagne-Gémenos, il s'agit dans un premier temps (1900 – 1980) d'une progression du couloir industriel marseillais le long de l'Huveaune. Dans un second temps (1980 – 1990) la compétitivité de cet espace industriel sera fortement appuyée par l'État à travers des avantages fiscaux offerts aux entreprises. Ces avantages fiscaux étaient destinés à pallier les effets sociaux de la crise des activités industrielles de réparation navale et minière. Ils permettront l'intégration de l'ensemble Aubagne-Gémenos à la filière microélectronique métropolitaine¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Il s'agit du projet International Thermonuclear Experimental Reactor (ITER) visant à montrer la faisabilité industrielle d'un réacteur nucléaire utilisant le principe de la fusion nucléaire.

¹⁰⁹ Morel Bernard, "Marseille : la naissance d'une métropole", *art. cit.*, p. 490 – 497. Garnier Jacques, *Un appareil productif en mutation*, *op. cit.* p. 65 -93. Garnier Jacques, Zimmermann Jean-Benoit, 2006, "L'Aire

Le redéploiement progressif du système productif à l'échelle de la région urbaine engendre un bouleversement de l'organisation urbaine. Les pôles périphériques de la Région Urbaine Marseillaise, en pleine expansion, attirent des populations nouvelles. Marseille, en plein déclin, repousse. À partir du début de la décennie 1990, il est communément admis que "*Marseille n'est plus dans Marseille*" et que la construction de la région urbaine, si elle ne s'est pas faite contre Marseille, s'est faite sans Marseille¹¹⁰. Ces restructurations productives et urbaines engendrent une recomposition démographique et sociale à l'échelle de la région urbaine.

D'ailleurs, la lente destruction de l'appareil productif marseillais est un temps masqué par un boom démographique. Durant les vingt années qui suivent la seconde guerre mondiale, Marseille accueille environ 200 000 nouveaux habitants, par simple solde migratoire positif. Mais cette arrivée massive de nouvelles populations dans la ville masque peu de temps le déclin du complexe industrialo-portuaire marseillais. Dès la fin des années 1960, le solde migratoire devient négatif. Après être arrivées en masse, les populations fuient désormais Marseille en direction des campagnes aixoises et aubagnoises pour les cadres et les classes moyennes supérieures ; en direction du pourtour de l'Étang de Berre pour les ouvriers et les employés. Ce solde migratoire négatif se poursuit jusqu'au début des années 2000. Pendant ce temps, les pôles périphériques connaissent eux un solde migratoire positif, en provenance de Marseille mais aussi, et surtout, de l'ensemble de la France métropolitaine.

1.2. Une mutation sociale

La mue qui s'amorce dans la structure productive de la région urbaine à partir des années 1970 - 1980 prépare aussi une mue de la composition sociale et jette les bases d'une nouvelle division sociale de l'espace. À la division classique de l'espace marseillais entre les quartiers sud bourgeois et les quartiers nord populaires, délimitée par la Cannebière, s'ajoute une nouvelle division de l'espace selon une ligne de démarcation allant de Toulon à Arles et partageant la région urbaine entre un espace nord-est aux aménités paysagères préservées accueillant les populations moyennes et supérieures et un territoire sud-ouest aux paysages dégradés par les industries lourdes et accueillant les classes populaires.

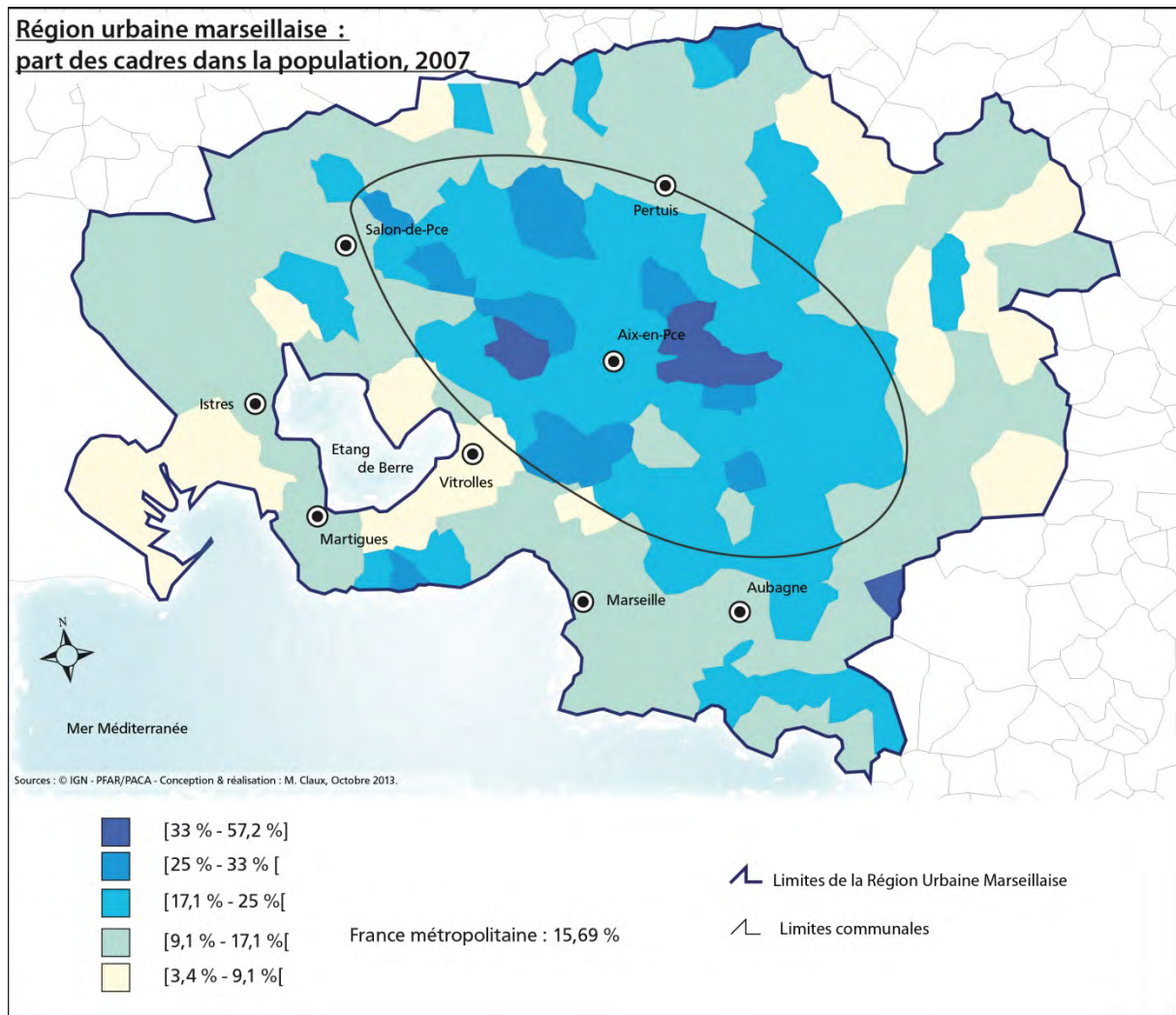
Métropolitaine Marseillaise et les territoires de l'industrie", *Géographie, économie et société*, vol 8/2, p. 215 – 238.

¹¹⁰ Morel Bernard, "Marseille : la naissance d'une métropole", *art. cit.*, p. 502.

Autour d'Aix-en-Provence, le nouvel appareil productif s'oriente vers des processus de production "post-fordiste", où le produit final intègre un ensemble de services, s'adapte aux demandes des clients et aux besoins spécifiques des entreprises. Au centre de ce processus de production émerge une nouvelle figure que Jacques Garnier qualifie "*d'hommes de la technique*¹¹¹". Durant une quinzaine d'années, ingénieurs et techniciens supérieurs affluent massivement dans le bassin aixois. L'implantation du Centre d'Études Techniques de l'Équipement, le développement du Centre à l'Énergie Atomique de Cadarache, la structuration progressive de la filière microélectronique dans la vallée de l'Arc, entraîne la migration de plusieurs milliers d'ingénieurs et techniciens supérieurs à destination d'Aix-en-Provence et de sa périphérie. Ces individus participent à renouveler la composition sociale de ce territoire et modifient les valeurs et les repères de la vie sociale locale. Il s'agit pour ces nouveaux arrivants de "*participer de manière conviviale à l'aventure technicienne dans un pays de beautés naturelles et de richesses culturelles*¹¹²". Certes, Aix-en-Provence connaissait déjà une forte proportion de classes sociales moyennes et supérieures, néanmoins, les nouveaux arrivants renforcent cette spécificité sociale et participent à son extension à l'échelle de l'ensemble du Pays d'Aix.

¹¹¹ Garnier Jacques, *Un appareil productif en mutation*, op. cit. p. 85.

¹¹² *Ibid*, p. 86.



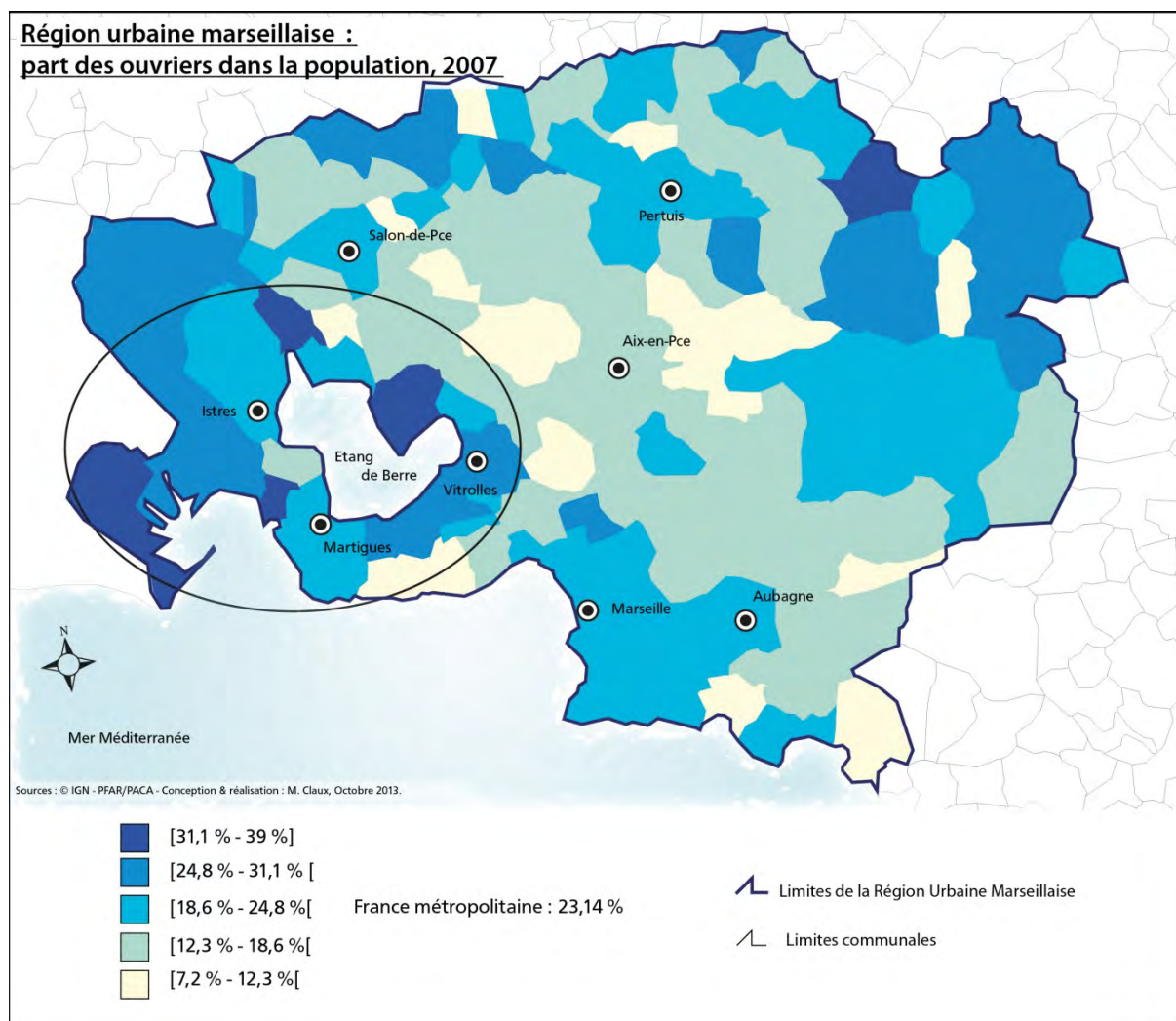
Carte 1. Région Urbaine Marseillaise : part des cadres dans la population, 2007.

Autour de l'Étang de Berre, le développement des industries lourdes génère aussi d'importants mouvements de migrations qui renouvellent la composition sociale de ce territoire et le spécialisent dans l'accueil des classes populaires. Ici ce sont des "*hommes du fer*" qui s'implantent massivement aux alentours du complexe sidérurgique de Fos-sur-Mer¹¹³. Provenant de la région Lorraine ce sont environs 20 000 cadres, ingénieurs et essentiellement des ouvriers de métiers familiarisés aux processus de productions spécifiques de la sidérurgie qui s'installent à l'ouest de l'Étang de Berre. L'implantation de ces industries participe aussi à la pérennisation de l'emploi ouvrier autour de l'Étang de Berre, que la fermeture des chantiers navals de Port-de-Bouc en 1966 avait affecté¹¹⁴. Sans expérience

¹¹³ Tarrius Alain, 1984, "Fos-sur-Mer. La diaspora des sidérurgistes Lorrains", *Les annales de la recherche urbaine*, n°35, p. 31 – 40.

¹¹⁴ Garnier Jacques, 1984, "Port-de-Bouc d'hier et d'aujourd'hui : une ville à renaître", *Terrain*, n°2, mars, p. 62 – 71.

sidérurgique, les ouvriers locaux trouvent auprès des industriels et des sous-traitants de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer des emplois très peu qualifiés : “*indigènes provençaux et Maghrébin Martiguois se sont disputés les miettes des emplois les plus précaires*”¹¹⁵.



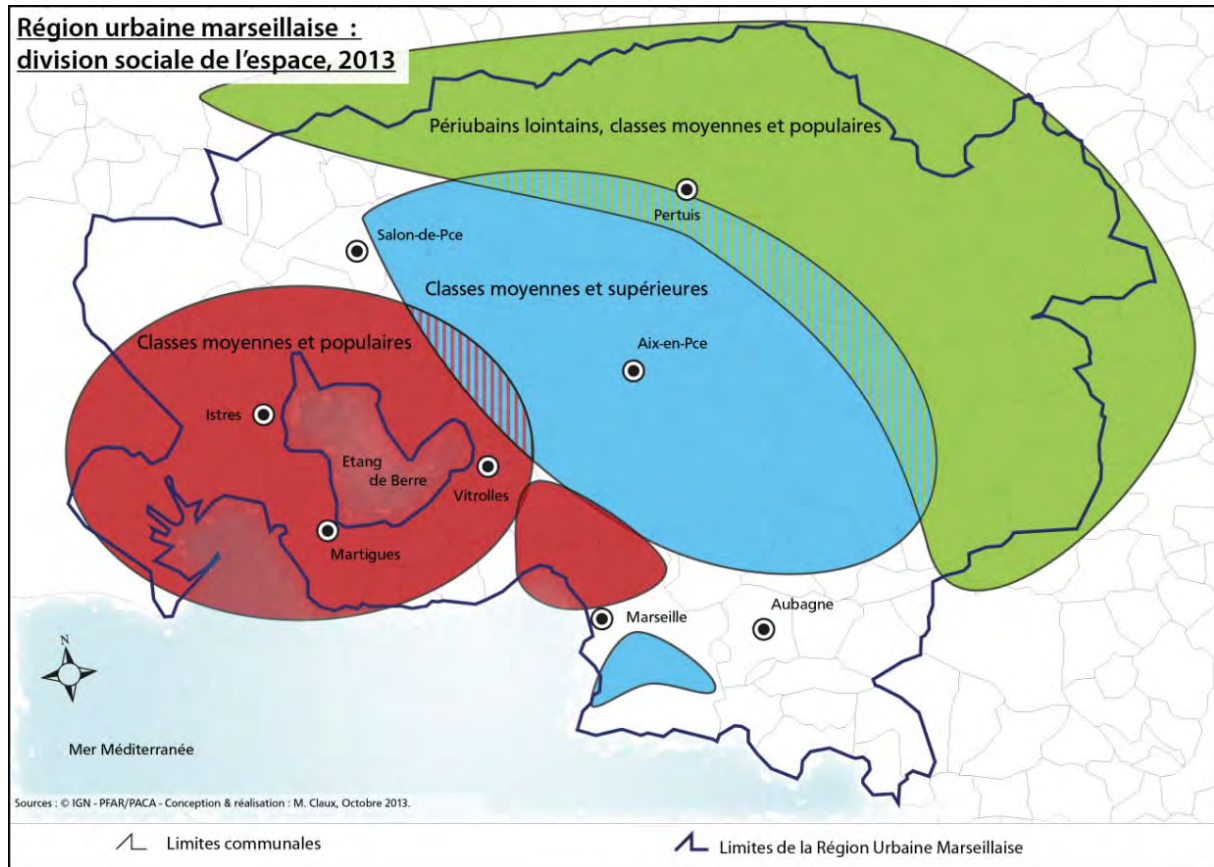
Carte 2. Région Urbaine Marseillaise : part des ouvriers dans la population, 2007.

D’un côté, une périphérie aixoise accueillant des classes moyennes et supérieures ; de l’autre, le pourtour de l’Étang de Berre accueillant des classes populaires. À cette division sociale de l’espace s’en ajoute une autre, plus floue et située aux franges de la région urbaine : il s’agit de ces espaces du périurbain lointain, où se localisent les classes moyennes et populaires qui ne peuvent supporter la pression foncière croissante à proximité des pôles urbains centraux¹¹⁶.

¹¹⁵ Tarrius Alain, “Fos-sur-Mer. La diaspora des sidérurgistes Lorrains”, *art. cit.*, p. 35.

¹¹⁶ Jaillot Marie Christine, 2004, “L’espace périurbain : un univers pour les classes moyennes”, *Esprit*, n°3-4, mars-avril, p. 40 – 62. Rougé Lionel, 2005, *Accession à la propriété et modes de vies en maison individuelle des*

Du point de vue des enjeux de transport et de mobilité on sait par ailleurs que le renchérissement à venir du coût des déplacements urbains a pour effet de rendre vulnérables ces périurbains lointains et de brider leurs urbanités¹¹⁷.



Carte 3. Région Urbaine Marseillaise : division sociale de l'espace, 2013.

1.3. Une coopération politique et institutionnelle poussive

Une métropolisation économique sans métropole et un développement de pôles périphériques autonomes représentent un terreau favorable au développement de rivalités politiques à l'échelle de la région urbaine, parfois déjà bien ancrées dans la mémoire collective¹¹⁸. Le

familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les "captifs" du périurbain. Thèse de doctorat en Géographie et aménagement du territoire, université de Toulouse II, avril.

¹¹⁷ Rougé Lionel, 2007, "Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains", *EspaceTemps.net*, Travaux, 25.04.2007. <http://www.espacetemps.net/articles/inegale-mobilite-et-urbanite-par-defaut-des-periurbains-modestes-toulousains/>. Nicolas Jean-Pierre, Vanco Florian, Verry Damien, 2012, "Utiliser la voiture pour se déplacer au quotidien : taux d'effort et vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix du carburant", *Revue Régionale d'Économie Régionale & Urbaine*, n°1, p. 5 – 30.

¹¹⁸ L'opposition séculaire entre Aix-en-Provence et Marseille. Aix-en-Provence la romaine s'opposant à Marseille la grecque ; Aix-en-Provence la ville de cours et d'État s'opposant à Marseille ville portuaire et populaire...

développement poussif de l'intercommunalité à fiscalité propre au sein de la Région Urbaine Marseillaise éclaire les différentes rivalités politiques locales et la volonté des édiles et notables locaux à constituer puis préserver des fiefs politiques. La lente construction des intercommunalités au sein de la région urbaine débute d'ailleurs par des rejets de cette formule institutionnelle.

En 1966, c'est un premier rejet de l'intercommunalité. La commune de Marseille ne s'est pas vu imposer le régime de la Communauté Urbaine et elle a refusé de s'en saisir. À cela deux raisons principales. La première est celle d'une vision du territoire métropolitain centrée sur la cité phocéenne. Sous-estimant le potentiel de développement des pôles périphériques, Gaston Defferre, maire de Marseille, estime que les "ruraux", les non-marseillais du département, n'ont pas leur mot à dire sur l'aménagement de la capitale régionale. La seconde est liée à la préservation du système politique defferriste, largement décrit par ailleurs¹¹⁹. En bref, le système defferriste est une succession d'alliances politiques, avec la droite libérale dans un premier temps (1953 – 1977), puis avec les communistes dans un second temps (1977 – 1986). À la fin des années 1960, la préservation des alliances social-centristes au niveau local nécessite de limiter les alliances politiques avec le Parti Communiste Français¹²⁰. Or, à cette époque la création d'un "Grand Marseille" aurait exigé la constitution d'une Communauté Urbaine orientée vers l'Ouest, vers le port de Fos-sur-Mer et la future centralité industrielle alors en construction. Et, cela aurait modifié les équilibres politiques locaux du fait de la ceinture rouge entourant Marseille. Gaston Defferre aurait été débordé sur sa gauche, par le Parti Communiste, dans le cadre d'une communauté urbaine. Aubagne, Gardanne, Martigues, Port-de-Bouc, Berre-l'Étang, Septèmes-les-Vallons, Port-Saint-Louis-du-Rhône, La Penne sur Huveaune... quasiment l'intégralité des communes qui ceinturent Marseille sont alors gouvernées par des maires communistes. Ce débordement par la gauche de l'alliance social-centriste marseillaise aurait remis en cause les fondements même du système defferriste.

Au début des années 1970, s'exprime le second rejet de la formule intercommunale par les édiles locaux. Celui de la ville nouvelle des rives de l'Étang de Berre, un projet de l'État pour le territoire. C'est alors tout à la fois, la structure intercommunale, le Syndicat Communautaire d'Aménagement (SCA), et l'Établissement Public d'Aménagement associé à

¹¹⁹ Voir : Morel Bernard, SanMarco Philippe, 1985, *Marseille : l'endroit du décor*, Aix-en-Provence : Édisud. Morel Bernard, SanMarco Philippe, 1988, *Marseille : l'état du futur*, Aix-en-Provence : Édisud.

¹²⁰ Oppenheim Jean-Pierre, 1981, "Facteurs de déclin et facteurs de résistance des stratégies social-centristes au niveau local : le cas d'Aix-en-Provence", *Revue Française de Science Politique*, vol. 31, n°5-6, p. 922 – 950.

la ville nouvelle qui sont rejetés¹²¹. La fronde des élus locaux contre cette ingérence de l'État dans la structure institutionnelle du territoire, amène ce dernier à revoir l'architecture globale de la ville nouvelle sur les rives de l'Étang de Berre. L'application de la loi Boscher sera restreinte aux seules communes dont les maires sont alors acquis à la majorité gouvernementale : Miramas, Istres, Fos-sur-Mer sont regroupées au sein du SCA "*Nord Ouest de l'Étang de Berre*"; et à l'Est, Vitrolles est dite "commune associée". Ainsi, l'Établissement Public d'Aménagement des Rives de l'Étang de Berre (EPAREB) ne comprendra que ces quatre communes et non les quatorze initialement visées par le projet¹²².

Finalement, le point de départ de la construction intercommunale sera la décennie 1990. À la suite de la loi Administration Territoriale de la République¹²³, qui ouvre de nouvelles perspectives à la coopération intercommunale en créant deux nouveaux types de regroupement intercommunaux à fiscalité propre : les Communautés de Communes et les Communautés de Villes ; les communes de la région urbaine vont progressivement choisir de se regrouper en des structures intercommunales. Dans les Bouches-du-Rhône, la décennie 1990 est celle d'un foisonnement de regroupements, souvent surprenants, dont la cohérence fonctionnelle n'est pas la qualité principale¹²⁴ (Carte 4). Si on appréhende la formation de ces regroupements selon les affinités politiques locales en vigueur, alors, elles sont ici nombreuses et spatialement restreintes, d'où le terme "*d'espace politique balkanisé*" utilisé pour définir la carte intercommunale d'alors¹²⁵.

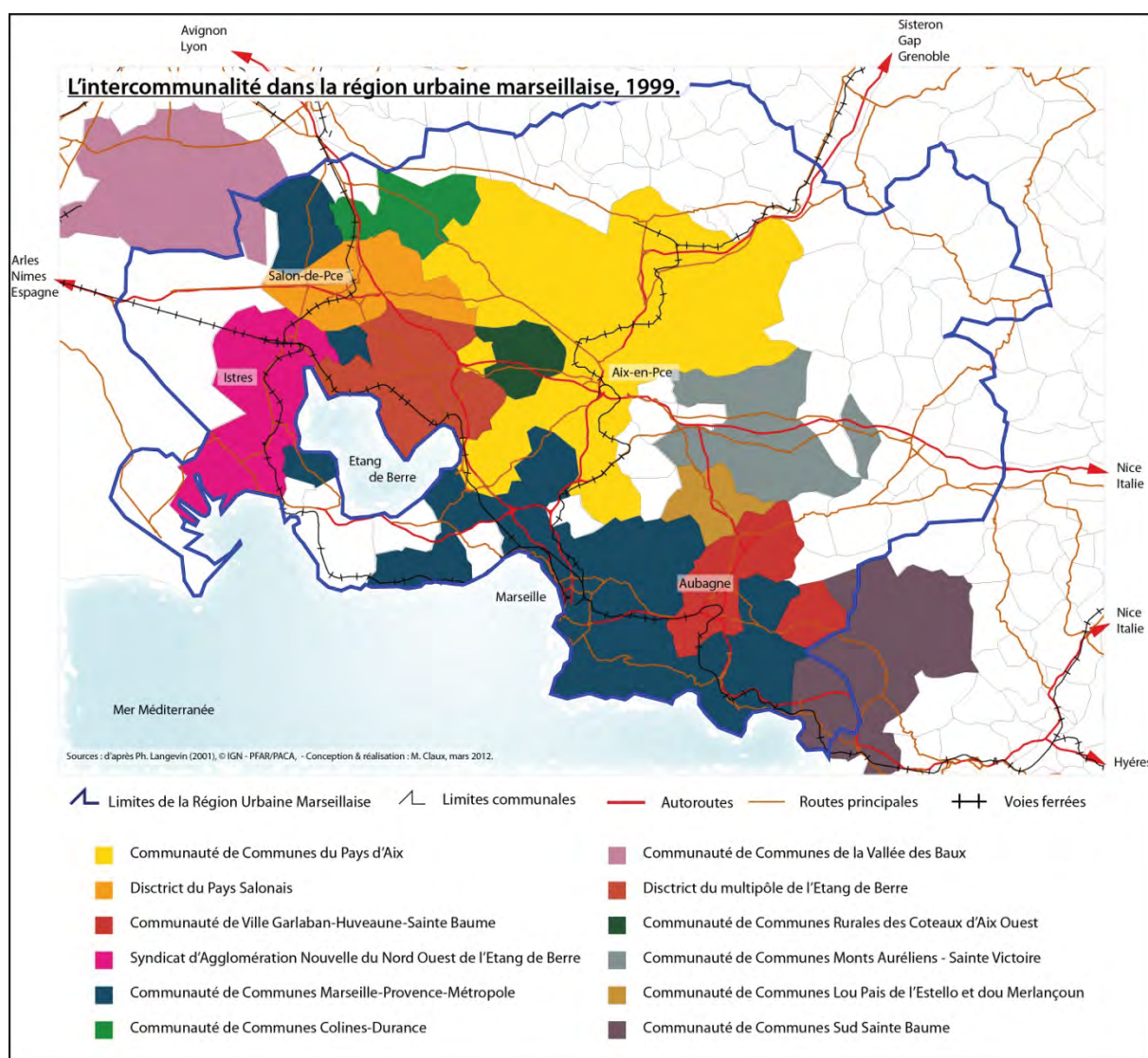
¹²¹ Borruet René, 2006, "Les villes nouvelles françaises ou l'intercommunalité forcée le cas des rives de l'Étang de Berre", *Rives nord-méditerranéennes*, [en ligne], mis en ligne le 29 décembre 2008, consulté le 10 mars 2011. URL : <http://rives.revues.org/596>.

¹²² Borruet René, 2006, "Les villes nouvelles françaises ou l'intercommunalité forcée..." *art. cit.*

¹²³ Loi n°92-125 du 6 février 1992, relative à l'administration territoriale de la République, JORF du 8 février 1992, pp. 2064-2083.

¹²⁴ Langevin Philippe, 2001, "L'application de la loi Chevènement dans la région marseillaise : vers des communautés éclatées ?", in Donzel André (ss la dir.), *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Paris : Maisonneuve et Larose, p. 189 – 208. Langevin Philippe, 2012, *Métropole, j'écris ton nom*, document de travail, conférence-débat "La métropole Marseille-Provence, un territoire en sauvetage économique", Aix-en-Provence, 11 décembre.

¹²⁵ Challard Laurent, "Les logiques du découpage intercommunal dans l'aire métropolitaine marseillaise", *La Géographie*, n°1518, septembre, p. 63 – 81.



Carte 4. L'intercommunalité dans la Région Urbaine Marseillaise en 1999. Source : Ph. Langevin, 2001.

Ce patchwork intercommunal de la décennie 1990 marque la défiance qui règne à l'égard de la constitution d'une autorité d'agglomération et l'engouement pour la création de regroupements essentiellement défensifs repliés sur des micro-territoires de légitimité politique. Les difficultés alors rencontrées par Marseille dans sa politique d'extension du périmètre de la Communauté de Communes Marseille-Provence-Métropole vers l'arrière-pays en est un signe : seules les communes de l'arrière-pays politiquement proches du maire de Marseille adhèrent à l'intercommunalité marseillaise quand bien même elles n'ont pas de continuité territoriale : Eyguières, Cornillon-Confoux et Sainte-Mitre-les-Remparts. Finalement, ce patchwork marque aussi la volonté de deux communes communistes de rester à l'écart du mouvement intercommunal : Gardanne et Martigues.

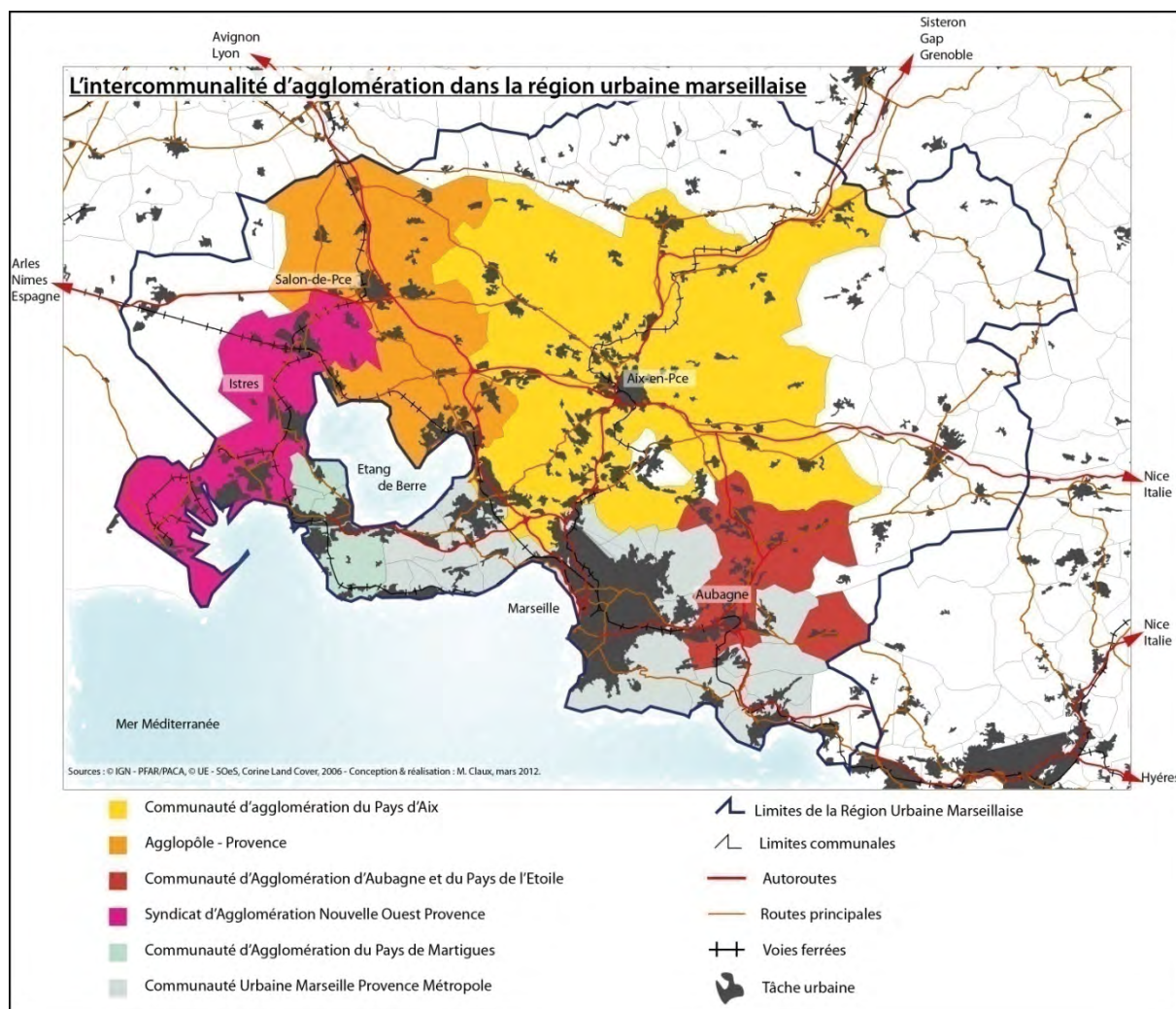
Au cours de la décennie 2000, la balkanisation politique du territoire réalisée durant la décennie 1990 sera entérinée¹²⁶. L'application locale de la loi Chevènement¹²⁷ opère certes une relance de l'intercommunalité, néanmoins, elle s'inscrit dans une configuration territoriale particulière déjà fortement balisée par le jeu des alliances politiques locales dans lequel le département joue un rôle important. Ce dernier promeut des structures intercommunales périphériques afin de conserver un rôle de médiation à l'échelle de la région urbaine¹²⁸. L'application de la loi Chevènement renouvelle aussi les positions défensives vis-à-vis de Marseille. D'une part, la formule de la communauté urbaine repousse, les compétences sont jugées trop étendues par les élus locaux et, d'autre part, le déclin socio-économique de Marseille repousse lui aussi¹²⁹. L'application de la loi renouvelle des oppositions territoriales classiques, comme celle entre Marseille et Aix-en-Provence, mais aussi celle entre Istres et Martigues. Après des transactions conflictuelles lors de l'année 2000, le préfet décide de figer la carte intercommunale autour de plusieurs pôles intercommunaux : Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne, Istres, Martigues et Salon-de-Provence / Berre-l'Étang (Carte 5). Quatre de ces pôles intercommunaux périphériques nous intéressent dans la suite de ce travail : la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, la Communauté d'Agglomération Agglopôle Provence, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence.

¹²⁶ *Ibid.*, p. 69.

¹²⁷ Loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, JORF du 13 juillet 1999, pp.10361 – 10396.

¹²⁸ Olive Maurice, Oppenheim Jean-Pierre, 2001, "La communauté urbaine de Marseille : un fragment métropolitain", in Baraize François, Négrier Emmanuel (eds.), *L'invention politique de l'agglomération*, Paris : L'Harmattan, p. 31 – 65.

¹²⁹ *Ibid.*, p.35 – 44.



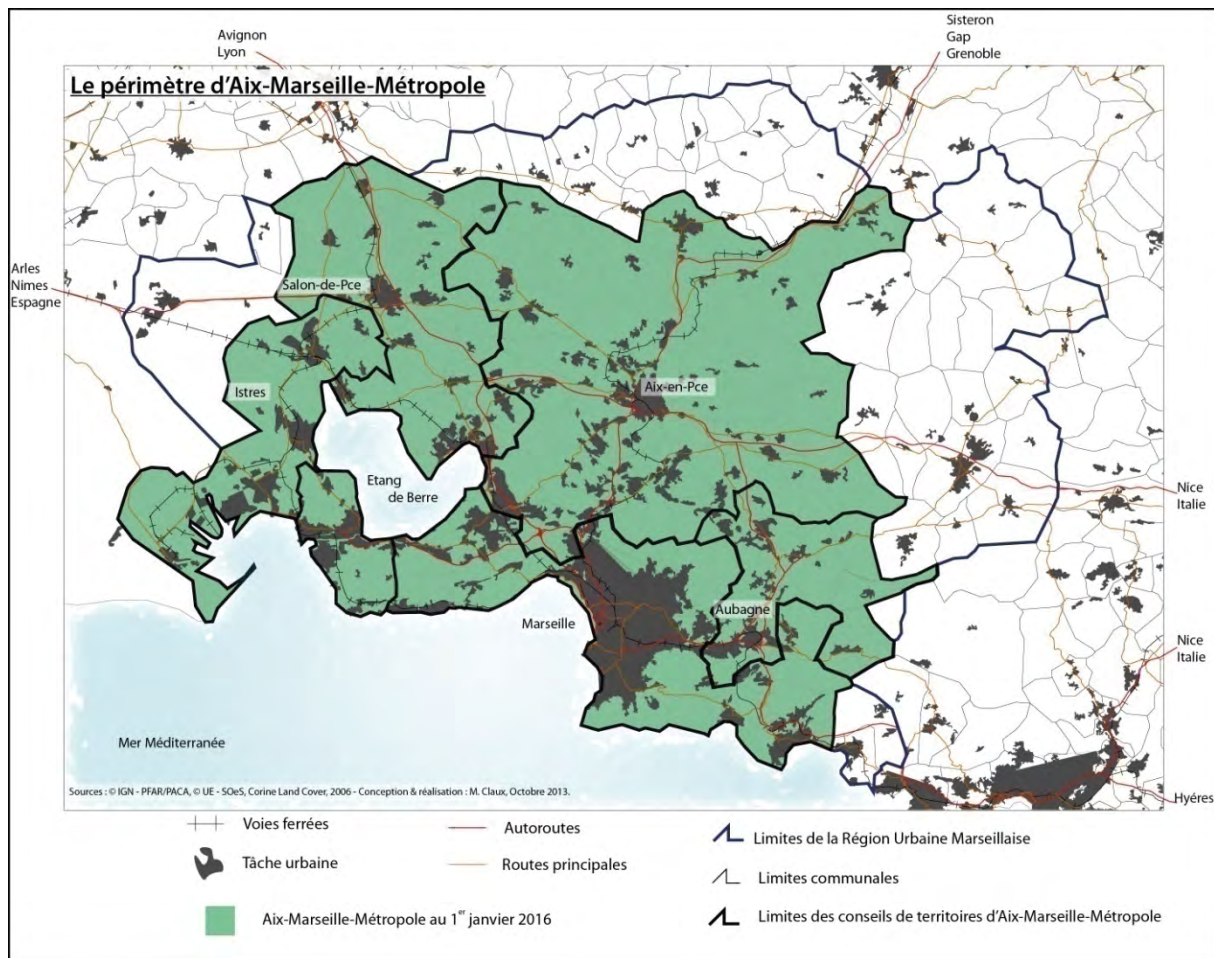
Carte 5. L'intercommunalité d'agglomération dans la Région Urbaine Marseillaise.

Finalement, la Région Urbaine Marseillaise est, pour reprendre la formule de Philippe Langevin, le “territoire du verbe où l’on ne se parle pas”. C’est un territoire qui “cultive une culture du repli et de l’entre soi et se perd dans des débats incertains sur la comptabilité entre les « cultures » aubagnaise, marseillaise, aixoise ou arlésienne¹³⁰”. C’est finalement un territoire où les acteurs locaux rencontrent de grandes difficultés à travailler ensemble mais, plus simplement, à communiquer. Bref, c’est un territoire où l’apprentissage de l’intercommunalité n’a pas été celui de la coopération interterritoriale à l’échelle de la région urbaine. Ces divers constats amènent le législateur à proposer la création d’un établissement public de coopération intercommunale spécifique, Aix-Marseille-Métropole¹³¹, dont la vocation est de résoudre les difficultés rencontrées par la faible coopération entre les

¹³⁰ Langevin Philippe, 2012, *Métropole, j’écris ton nom*, document de travail, conférence-débat “La métropole Marseille-Provence, un territoire en sauvetage économique”, Aix-en-Provence, 11 décembre, p. 25.

¹³¹ Article 43 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l’action publique territoriale et d’affirmation des métropoles.

intercommunalités existantes. Tout bonnement, il s'agit d'ajouter une strate institutionnelle. La fusion des périmètres des intercommunalités d'agglomérations donne naissance à un nouveau territoire institutionnel. Les anciens périmètres, renommés conseils de territoires, conserveront certaines compétences et pourront s'en voir déléguer d'autres par la métropole. Cette institution est créée pour apporter une réponse aux défis que posent l'articulation entre un ensemble de pôles périphériques d'un côté et leurs articulations à la ville-centre de l'autre. La question de l'articulation de cet espace institutionnel aux espaces périphériques lointains, est largement éludée.



Carte 6. Le périmètre d'Aix-Marseille-Métropole au 1^{er} janvier 2016.

A priori, l'absence de construction d'une autorité d'agglomération unique n'est pas en soit un problème particulier. Le cadre législatif français permet à ces intercommunalités de travailler ensemble, d'établir des coopérations ou politiques publiques interterritoriales. Néanmoins, dans la Région Urbaine Marseillaise ce n'est pas le cas, chaque territoire préférant se replier sur lui-même. Certes, la décennie 2000 est tout de même marquée par un travail de coopération métropolitaine autour d'objectifs stratégiques et notamment la réponse à l'appel à

coopération métropolitaine élaboré en 2004 par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale¹³². Cependant ces solidarités interterritoriales contournent ou éludent volontairement les questions potentiellement conflictuelles¹³³. L'évolution des Périmètres des Transports Urbains depuis la décennie 1980 met d'ailleurs en avant la faible collaboration métropolitaine dans la Région Urbaine Marseillaise.

1.4. Forte norme de mobilité, faible coopération intercommunale autour des transports urbains.

Les mutations fonctionnelles, économiques, sociales et institutionnelles, qui affectent la Région Urbaine Marseillaise depuis la fin des années 1960, placent les politiques urbaines de transport et de déplacements au cœur de la production de l'espace métropolitain. En effet, ces mutations, qui participent à faire de la Région Urbaine Marseillaise un espace métropolitain, sont produites, en partie au moins, par un ensemble de changements dans les superstructures qui régissent les circulations des biens et des hommes¹³⁴. La naissance de cet ensemble métropolitain est consubstantielle à la création et au développement d'un réseau routier et autoroutier performant qui modifie les conditions de circulations des biens et des hommes sur ce territoire¹³⁵. Dès les années 1960, Marseille et sa région devient une ville automobile. *“Les distances à parcourir [pour se rendre au travail] dans la région marseillaise sont fréquemment très élevées, de l'ordre de 20 à 35 voire 40 km, contrairement à la situation de beaucoup d'autres agglomérations.”*¹³⁶

Aujourd'hui encore, l'organisation de la Région Urbaine Marseillaise en un ensemble de pôles fortement distants, participe à élever la norme de mobilité, celle nécessaire à la conduite des activités quotidiennes. Autrement dit, les distances parcourues par les habitants de la Région Urbaine Marseillaise sont importantes et augmentent. De plus, elles sont

¹³² Douay Nicolas, 2007, *La planification urbaine à l'épreuve de la métropolisation : enjeux acteurs et stratégies à Marseille et Montréal*, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement de l'espace, université d'Aix-Marseille III, Institut d'Aménagement Régional, août, p. 167 – 179.

¹³³ Douay Nicolas, 2009, “L'émergence des politiques métropolitaines marseillaises : entre conflits et apprentissages”, *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 459, mis en ligne le 29 mai, URL : <http://www.cybergeo.eu/index22347.html>

¹³⁴ Braudel Fernand, 1986, *L'identité de la France*, tome III, *les hommes et les choses*, Paris : Arthaud Flammarion, p. 227 – 267.

¹³⁵ Wolkowitsch Maurice, 1983, “La réalisation de nouvelles infrastructures de transport à la sortie nord de Marseille et l'aménagement de l'aire métropolitaine”, *Revue de géographie de Lyon*, 58/1, p. 33 – 40.

¹³⁶ Wolkowitsch Maurice, 1969, “Vues générales sur les migrations de travail et les transports dans la région marseillaise”, *méditerranée*, 10/3, p. 314.

majoritairement réalisées en voitures particulières¹³⁷. La Région Urbaine Marseillaise se caractérise en quelque sorte par une forte dépendance à l'égard de l'automobile. Cette dépendance alimente une augmentation des risques d'exclusions ou de marginalisation sociale par la mobilité. En ce sens, la vulnérabilité des ménages de la Région Urbaine Marseillaise face à l'augmentation du prix du pétrole n'est pas étonnante. Nicolas et *al.* estiment la proportion de ces ménages vulnérables à plus de 18 % de l'ensemble des ménages de l'aire à partir de laquelle a été réalisée l'enquête ménages déplacements de 1997¹³⁸. Définis de façon normative, ces ménages vulnérables sont ceux qui affectent à leurs déplacements urbains des ressources au moins égales à 18 % du revenu par unité de consommation. Ce niveau de dépense alloué aux déplacements urbains est deux fois supérieur à celui observé à l'échelle nationale¹³⁹. Finalement, interroger la substance et les objectifs prioritaires des politiques urbaines de transport et de déplacements de la Région Urbaine Marseillaise s'avère particulièrement pertinent, tant les enjeux sociaux s'avèrent primordiaux dans cette région urbaine.

Cependant, cette région urbaine accuse une certaine carence en matière d'organisation intercommunale des transports urbains (Illustration 1). Mis à part le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SITEEB) créé en 1984, le Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne (SITCA) créé en 1990 et le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence doté de la compétence d'organisation des transports urbains depuis sa création en 1974, l'organisation intercommunale des transports urbains n'est pas la règle dans la région urbaine marseillaise à la veille de la loi Chevènement.

¹³⁷ Mignot Dominique (ss la dir.), 2007, *Formes urbaines, mobilités et ségrégation : une comparaison Lille, Lyon et Marseille*, rapport de recherche CPER – GRRT.

¹³⁸ Nicolas Jean-Pierre, Vanco Florian, Verry Damien, 2012, "Utiliser la voiture pour se déplacer au quotidien : taux d'effort et vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix du carburant", *art. cit.*, p. 13 -14.

¹³⁹ Vanco Damien, Verry Florian, 2009, "La vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix des carburants : une comparaison française.", *Colloque Eurocities Data*, Namur, 8 et 9 janvier.

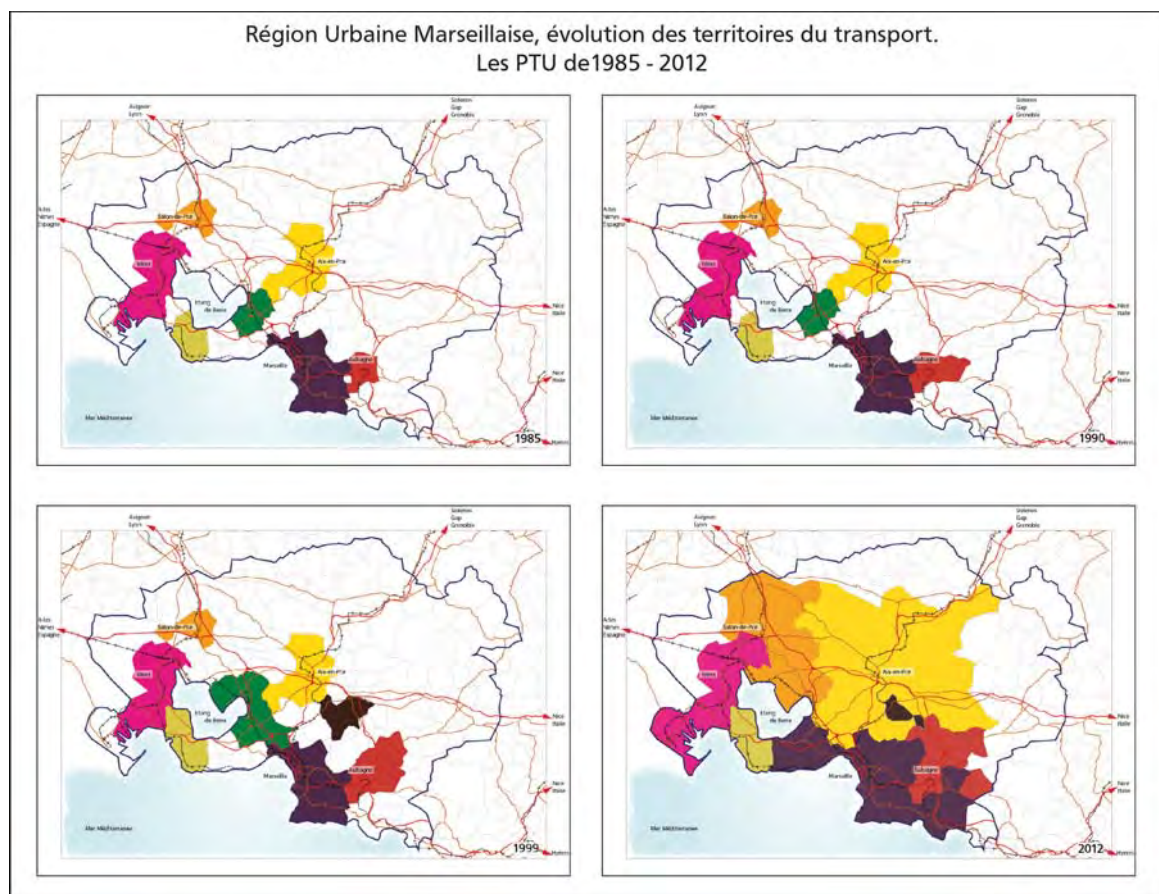


Illustration 1. Région Urbaine Marseillaise, évolution des territoires du transport.

Conclusion

L'ensemble des mutations économiques et sociales qui affectent la Région Urbaine Marseillaise depuis les années 1960 participent à construire, progressivement, un espace métropolitain cohérent. À ces mutations économiques et sociales qui élargissent la “*niche écologique*¹⁴⁰” des résidents, fait écho une coopération politique et institutionnelle poussive qui se focalise sur des démarches stratégiques de planification sans aborder les questions centrales dans la production de l'espace métropolitain¹⁴¹, telle celle des transports et des déplacements.

Sur le territoire de la Région Urbaine Marseillaise, la création des intercommunalités d'agglomération au début des années 2000 aboutit à un élargissement sans précédent des territoires à partir desquels s'élaborent les politiques de transport et de déplacements. Certes, les espaces périphériques, les espaces du périurbain lointain restent à la marge de ce

¹⁴⁰ Orfeuil Jean-Pierre, 2008, *Une approche laïque de la mobilité*, Paris : Descartes & Cie, p. 42.

¹⁴¹ Douay Nicolas, 2009, “L'émergence des politiques métropolitaines marseillaises...”, *art. cit.*

mouvement de recomposition des territoires du transport. Néanmoins, l'affirmation des gouvernements d'agglomération pose dès à présent la question de la substance, des objectifs prioritaires des politiques urbaines de transport et de déplacements. Réserveons cette question de la substance de ces politiques urbaines, nous nous y appesantirons dans la seconde et troisième partie de ce travail, et consacrons nous dans les chapitres suivants sur les récits identitaires de chacun des territoires étudiés.

En effet, la présentation succincte de la structuration de l'organisation politique et institutionnelle de la Région Urbaine Marseillaise met en relief la "*balkanisation*" de ce territoire. Or, chacun de ces territoires communautaires ne représente-t-il pas une équation sociale singulière qui puise dans son histoire sociale, industrielle et urbaine afin de s'affirmer ? Dès lors, la question des récits identitaires que portent ces groupements intercommunaux et de leur positionnement dans l'ensemble métropolitain pose question. Quelles sont les logiques d'appariement de chacun des territoires intercommunaux dont nous allons par la suite étudier les politiques urbaines de transports et de déplacements ? Quels sont les récits identitaires que portent les différents regroupements intercommunaux dont nous allons étudier les politiques urbaines de transport et de déplacements ? Apporter des éléments de réponse à ces questions est nécessaire afin d'infirmer ou de confirmer l'une de nos hypothèses de départ, à savoir existe-t-il une différenciation territoriale des politiques urbaines de transports et de déplacements ? L'identification de ces récits fait l'objet des deux prochains chapitres.

Chapitre 2

Des territoires “dorés”

Introduction

Deux récits identitaires intercommunaux nous intéressent dans ce chapitre : celui porté par les édiles de la Communauté d’agglomération du Pays d’Aix puis celui porté par les édiles de la Communauté d’Agglomération Agglopôle-Provence. Ces deux territoires élaborent des récits différenciés ; toutefois, ils disposent d’un ensemble de traits communs qui participent à les distinguer fortement des deux autres territoires communautaires que nous étudions. À partir d’une appropriation de leur histoire économique, sociale et fonctionnelle, ces territoires élaborent des récits identitaires intercommunaux qui partagent une caractéristique commune : celle de préserver leurs qualités urbaines et paysagère provençale afin de se spécialiser dans l’accueil des populations aisées. Certes, ces récits identitaires empruntent à des histoires différenciées et distillent différemment leur stock historique. Néanmoins, à travers leurs récits identitaires, ces territoires s’affichent comme des territoires “gagnants” des mutations économiques et sociales à l’échelle de la région urbaine. S’il ne fallait retenir qu’une idée de ce chapitre ce serait celle-là. Cependant, derrière cette catégorisation abrupte se dissimulent quelques variations.

D’un côté, une communauté d’agglomération centrale dans le processus de métropolisation de la Région Urbaine Marseillaise, un espace aux paysages préservés accueillant des classes moyennes et supérieures. La centralité géographique et économique de ce territoire participe à la construction d’un récit communautaire vantant l’excellence d’un “*beau Pays d’Aix*”. Ce territoire communautaire cultive son exception, pour mieux s’affirmer comme un territoire moteur du développement de la région urbaine (2.1.). De l’autre, une communauté d’agglomération davantage périphérique, construite autour de Salon-de-Provence et de Berre l’Étang. Situé à la marge de la région urbaine, ce territoire n’a pas été l’objet des politiques et

incitations économiques étatiques qui ont modifié la base productive de la région urbaine dans les années 1970 – 1980. Par contre, la création d'une intercommunalité au début des années 2000 est le point de départ de l'élaboration d'un récit identitaire intercommunal qui fait de la préservation et la valorisation des qualités urbaines et paysagères provençales une dimension prépondérante d'une stratégie d'accueil des catégories moyennes et supérieures qui ne trouvent plus autour des pôles aixois et marseillais de foncier disponible ou abordable (2.2.).

2.1. La revanche d'Aix-en-Provence et de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix

Par bien des aspects, le récit porté par l'intercommunalité aixoise se construit autour de l'idée d'une revanche historique de sa ville centre, Aix-en-Provence. Sur cet espace, la logique d'appariement entre les communes est celle d'un regroupement de communes socialement et économiquement aisées qui souhaitent se construire en un espace refuge vis-à-vis du déclin marseillais. Le récit identitaire intercommunal fait alors constamment référence à l'excellence du territoire. Excellence économique, excellence sociale, excellence culturelle, tout dans ce récit communautaire désigne un territoire compétitif et attractif qui s'inscrit avec succès dans une dynamique territoriale fortement concurrentielle.

2.1.1. L'excellence économique du Pays d'Aix

La “*success-story*” économique d'Aix-en-Provence et du Pays d'Aix ces cinquante dernières années est l'un des liants de la coopération communautaire sur ce territoire. Elle fédère en ce qu'elle s'oppose au déclin du complexe industrialo-portuaire marseillais. Régulièrement présentée comme “naturelle”, cette “*success-story*” de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA) est en grande partie le fruit de la politique d'aménagement de l'Aire Métropolitaine Marseillaise engagée par l'État lors des décennies 1970 – 1980. En effet, la ville d'Aix-en-Provence et sa campagne n'ont pas toujours bénéficié d'un dynamisme économique exceptionnel. Ainsi, du début du XIX^{ème} siècle au milieu du XX^{ème} siècle, Aix-en-Provence est affublée de divers surnoms peu élogieux qui reflètent la léthargie économique de la ville et de ses élites.

La “success-story” de la “belle endormie”...

Les années 1800 marquent le déclassement d'Aix-en-Provence dans la hiérarchie régionale, du fait du déclin de ses fonctions politiques et d'une torpeur industrielle. Du point de vue

politique, “l’ancienne capitale du comté de Provence émerge de la tourmente révolutionnaire décapitée¹⁴²”. En 1800, la préfecture est installée à Marseille. Aix-en-Provence, l’ancienne cité où siégeait le parlement de Provence, devient une simple sous-préfecture et connaît une déchéance politique. Quand bien même la ville conserve sa Cour d’appel et devient le siège d’une académie, sa fonction politique est fortement altérée. À ce déclin politique, s’ajoute une léthargie industrielle. Au XIX^{ème} siècle, Aix-en-Provence se retrouve éloignée des flux commerciaux nationaux. Ville de l’intérieur des terres, Aix pouvait compter sur le développement du chemin de fer pour améliorer sa situation économique. Malheureusement, le tracé de la voie ferrée Paris-Lyon-Méditerranée évite Aix-en-Provence, mais aussi Brignoles et Draguignan, au profit d’Arles et des villes côtières de la Méditerranée. L’industrie aixoise végète. Contrairement aux autres villes environnantes moins importantes démographiquement (Salon, Aubagne ou Gardanne), Aix ne se spécialise pas dans une production industrielle. Sa croissance économique ne décolle pas. La croissance démographique elle non plus n’est pas au rendez-vous : entre 1851 et 1911 la population d’Aix croît de 11 %, quand celle de Marseille était quasiment multipliée par trois. Sans fonction politique de premier ordre et écartée des flux d’échanges nationaux, Aix-en-Provence est progressivement reléguée au rang de ville bourgeoise et administrative peu dynamique, rayonnant sur une campagne agricole. C’est ainsi qu’ “avec son aristocratie désargentée et figée, sa bourgeoisie cultivée mais sans audace, ses éléments populaires où le poids du monde agricole est encore important, Aix est qualifiée par ceux qui la traversent de « belle endormie », « ville en léthargie », « cité décrépète », « petite ville moribonde », « mer morte »¹⁴³”.

Durant l’entre-deux-guerres, l’essor des circulations automobiles va permettre à Aix-en-Provence de retrouver un peu de vitalité. La ville devient une étape sur le parcours routier qui mène vers la côte méditerranéenne. Aix-en-Provence tente d’affirmer sa vocation touristique et thermale. La ville se dote d’un casino et d’un hôtel répondant aux standards internationaux. Elle connaît alors un important développement démographique. Si durant l’entre-deux-guerres Aix-en-Provence sort de sa léthargie, c’est après la guerre que la donne va être bouleversée, surtout sur le plan industriel.

¹⁴² Emmanuelli François Xavier, 1994, *La Provence contemporaine de 1800 à nos jours*, Rennes : Ouest France, p. 46.

¹⁴³ *Loc. cit.*

C'est tout d'abord à Aix que va s'amorcer le changement d'échelle de la fonction urbaine de ce territoire. La création de la zone industrielle des Milles dans les années 1960, sous la mandature de F. Ciccolini, va être le point de départ d'un développement singulier. Cette zone d'activités bénéficie peu des délocalisations d'entreprises marseillaises et accueille principalement des entreprises extérieures à l'aire métropolitaine. Le choix de l'État d'implanter sur cette zone industrielle un Centre d'Études Technique de l'Équipement accroît la crédibilité technique et technologique de la zone. À partir de là, des activités de services, dites métropolitaines, s'implantent en nombre sur la zone d'activités et contribuent à en faire une zone spécifique de la région urbaine, où les fonctions tertiaires métropolitaines, techniques et technologiques sont fortement représentées¹⁴⁴.

Mais au-delà d'Aix-en-Provence, c'est aussi tout un ensemble de communes progressivement lié à Aix qui connaît une croissance spectaculaire. La croissance est à la fois démographique et économique. En quinze ans, de 1975 à 1990, la campagne aixoise passe de 185 000 habitants à 260 000 habitants. Économiquement, le "Pays d'Aix" se dessine un nouvel avenir. Deux opérations d'envergure nationales participent au succès fulgurant du "Pays d'Aix" et redéfinissent sa base productive. Tout d'abord, au début des années 1960, le site de Cadarache sur la commune de Saint-Paul-lès-Durance est retenu par le Commissariat à l'Énergie Nucléaire pour accueillir un centre de recherche et de développement sur l'énergie nucléaire. Ce centre important va progressivement se développer, des entreprises spécialisées dans l'industrie nucléaire vont s'y implanter. Le site compte aujourd'hui plus de 6 000 emplois et est encore voué à se développer, du fait du projet international concernant la fusion nucléaire qu'il accueille¹⁴⁵. Ensuite, à la fin des années 1970, le site houiller en reconversion de Rousset-Peynier est choisi par l'État en vue d'y implanter l'entreprise publique Eurotechnique. Intégrée au groupe Thomson au début des années 1980, cette dernière devient un établissement de ST-Microelectronics à la fin de la décennie 1980. C'est le point de départ d'une filière industrielle métropolitaine : celle de la microélectronique. Un ensemble de petites et moyennes entreprises spécialisées dans la technologie microélectronique s'installe, les cadres et ingénieurs issus d'Eurotechnique, de Thomson puis de ST-Microelectronics

¹⁴⁴ Morel Bernard, 1991, "La recomposition marseillaise", *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, n°32, octobre-décembre, p. 63-64 ; Garnier Jacques, *un appareil productif en mutation...*, *op. cit.*, p. 69-70.

¹⁴⁵ Il s'agit du projet ITER localisé au CEA de Cadarache. L'accueil de ce projet est d'ailleurs l'occasion d'un nouveau slogan pour l'action économique de la CPA qui sera apposé sur les totems marquant l'entrée des zones d'activités du territoire : « Énergie de la victoire ». Le mot énergie renvoie directement au projet ITER et donc à l'excellence technologique et scientifique du Pays d'Aix. Le mot victoire renvoie directement à la montagne Sainte-Victoire et donc à la qualité paysagère qu'évoque ce massif qui structure le paysage de l'intercommunalité et de la région urbaine.

créent ou reprennent des activités liées à la microélectronique. C’est d’ailleurs des cadres d’Eurotechnique qui créent la société Gem plus, implantée à La Ciotat, un temps leader mondial du marché de la carte à puce et de la cryptographie. Ce tissu productif local naissant “se caractérise par une intensité des relations informelles notamment d’entraide sur le plan technologique¹⁴⁶”. Cette caractéristique rapproche la filière microélectronique du Pays d’Aix d’un district industriel performant et favorable à l’innovation permanente de type Marshallien¹⁴⁷. Si bien que les édiles locaux ne tardent pas à dénommer leur territoire par l’expression de “Silicon Valley Provençale”.

Le développement de la centralité industrielle autour de Vitrolles, si elle n’est pas moins remarquable, sort d’une logique d’aménagement du territoire exclusivement menée par l’État. La création et le développement de la zone industrielle des Estroublans est à mettre à l’initiative des élus locaux et de la Chambre de Commerce et d’Industrie. Le développement de cette Zone Industrielle, située entre Vitrolles et Marignane, est le fait de délocalisations d’entreprises situées précédemment à Marseille. Attirées par un foncier abondant et bon marché, une excellente accessibilité autoroutière, et surtout par l’extension du port de Marseille à Fos, un grand nombre d’entreprises industrielles et logistiques liées au port s’y implantent¹⁴⁸. C’est aussi autour de Vitrolles et Marignane que se développe la filière régionale de l’aérospatiale, autour du site de production d’Eurocopter, premier employeur privé de la région PACA¹⁴⁹. Progressivement et encore actuellement, la typologie des entreprises accueillies dans la zone industrielle évolue. Les fonctions industrielles et logistiques liées au port perdent du terrain au profit des activités de services.

... premier ingrédient du récit identitaire de la CPA

La redéfinition de la base économique productive du « Pays d’Aix » depuis les années 1960 participe largement à renouveler la perception qu’ont les édiles locaux de leur territoire et de sa trajectoire de développement. Elle représente aussi l’une des logiques au cœur de l’appariement des communes au sein de la communauté d’agglomération. La richesse et le

¹⁴⁶ Garnier Jacques, Zimmermann Jean-Benoît, “L’Aire Métropolitaine Marseillaise et les territoires de l’industrie” *art. cit.*, p. 228.

¹⁴⁷ Pour une typologie des districts industriels voir Ann Markussen, 2000, “Des lieux aimants dans un espace mouvant : une typologie des districts industriels”, in Benko Georges et Lipietz Alain (ss la dir.), *La richesse des régions...*, *op. cit.*, p. 85 – 119. A propos de l’organisation productive de la Silicon Valley et de sa capacité à produire de l’innovation voir Anna Lee Saxenian, 2000, “Les limites de l’autarcie : Silicon Valley et Route 128.”, in *id.*, p. 121-147

¹⁴⁸ Morel Bernard, “la recomposition marseillaise”, *op. cit.*

¹⁴⁹ Garnier Jacques, *Un appareil productif en mutation*, *op. cit.*

dynamisme productif de ce territoire, en fait contrasté (Illustration 2), est constamment rappelé dans les documents de communication et d'information intercommunaux comme un ferment de la coopération intercommunale. Cette « success-story » économique est un ingrédient majeur de l'identité intercommunale et, les édiles locaux s'accordent à dire que *“Oui, le Pays d'Aix peut être fier des 30% de croissance économique enregistrés ces 20 dernières années : cela représente deux fois la moyenne départementale¹⁵⁰”*.

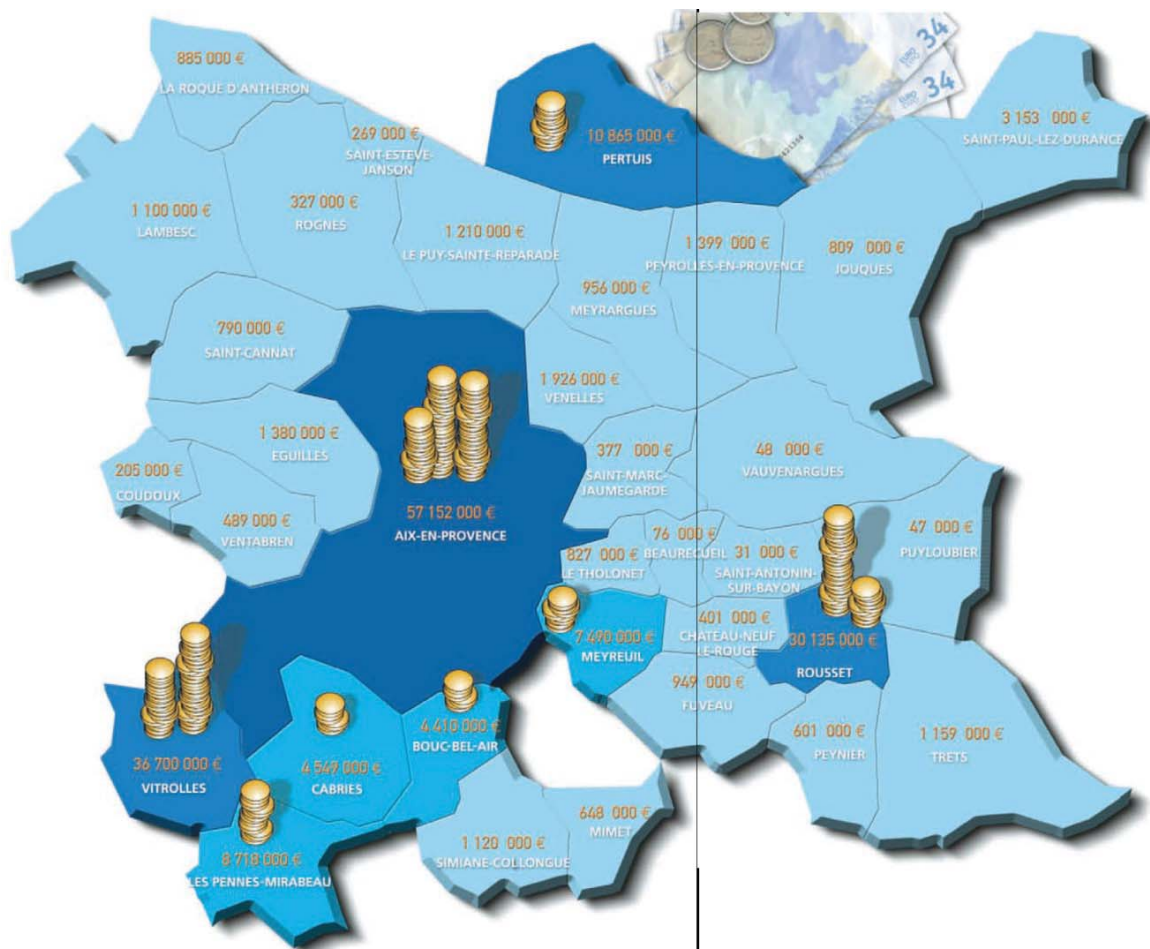


Illustration 2. "Taxe Professionnelle : la richesse du Pays d'Aix", Pays d'Aix Magazine, n°2, janvier/mars 2004, p. 8

¹⁵⁰ Pays d'Aix Magazine, n°1, Octobre 2003, p. 17.



Illustration 3. "Pôles de compétitivité : notre galaxie de compétences", Pays d'Aix Magazine, n°10, janvier/mars 2006, p. 22 - 23.

L'intercommunalité porte une stratégie de développement productif au-delà de l'échelle métropolitaine, l'échelle du développement aixois est nationale voire internationale. Elle compare son appareil productif à celui de la Silicon Valley, représentation idéale typique d'une organisation industrielle flexible, spécialisée et innovante qui gagne dans les mutations contemporaines du capitalisme¹⁵¹. Lorsqu'ils s'expriment au sujet du développement industriel du territoire communautaire, les édiles locaux accordent une importance toute particulière à la croissance de cette base productive innovante. Cette base industrielle est alors perçue comme une source de développement, une garantie face à un avenir incertain et le moyen de la solidarité communautaire :

“L'action la plus efficace, au vu de trente ans d'expérience, est de reproduire le principe de la Silicon Valley, cet espace californien où tout ce qui compte en terme d'application et de recherche se trouve rassemblé. Cette concentration ne garantit pas le succès permanent de telle ou de telle entreprise, mais, au-delà des cycles et des variations d'activités, ce lieu est un véritable aimant qui attire et retient l'excellence. Telle est la dynamique que nous visons. Et justement, pas moins de six pôles de

¹⁵¹ Scott Allen J., 1988, *New industrial space*, Londres : Pion ; Anna Lee Saxenian, “Les limites de l'autarcie...”, *op. cit.*

compétitivité ont été récemment reconnus par l'État sur le Pays d'Aix. Une performance ! Aucune autre intercommunalité française ne peut se vanter d'une telle réussite¹⁵²”.

“Ma certitude est que le développement d'un territoire passe et passera par celui des entreprises, grandes et petites : ce sont elles qui sont le moteur de notre développement social¹⁵³”.

“Certes, comparée à d'autres communautés, la Communauté du Pays d'Aix peut apparaître comme privilégiée sur le plan économique : notre territoire est très attractif pour les entreprises. Mais attention, nous ne devons pas nous endormir sur nos lauriers et nous laisser aller à la facilité. Notre action pour le développement économique a en effet un écho sur l'ensemble de nos actions pour le Pays d'Aix. [...] Il faut bien comprendre que toutes les actions de la CPA sont étroitement liées à la taxe professionnelle payée par les entreprises et donc à la vitalité de notre économie. Transports collectifs, valorisation des déchets, culture, sport..., rien de tout cela ne serait possible sans les entreprises. Il nous faut donc soutenir leur force et leur dynamisme¹⁵⁴”.

“Engagé depuis dix ans dans le développement des filières d'avenir comme la micro électronique, l'aéronautique ou les nouvelles énergies le Pays d'Aix a inscrit le goût de l'innovation et de la compétition dans ses gènes. Régulièrement, les résultats d'enquêtes et de classements réalisés par la presse témoignent de cette dynamique qui lui permet de contenir le chômage à un niveau inférieur à la moyenne nationale¹⁵⁵”.

Quand bien même le dynamisme économique n'est pas homogène sur le territoire communautaire, la représentation qu'en portent les édiles intercommunaux l'homogénéise et en fait une des principales logiques de l'appariement entre les communes. Ces dernières se regroupent dans un ensemble économiquement dynamique, opposé au déclin marseillais qui fait peur. C'est dans ce domaine là que la communauté puise le plus afin de mettre en récit son identité.

¹⁵² Maryse Joissains Masini, maire d'Aix-en-Provence et présidente de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, Pays d'Aix Magazine, n°10, janvier/mars 2006, p. 19.

¹⁵³ Maryse Joissains Masini, Pays d'Aix Magazine, n°3, avril/juin 2004, p. 2.

¹⁵⁴ Maryse Joissains Masini, Pays d'Aix Magazine, n°5, octobre/décembre 2004, p. 2.

¹⁵⁵ Maryse Joissains Masini, Pays d'Aix 34 villes et villages de Provence, n°2 économie, Janvier 2013.

2.1.2. Vers une spécialisation sociale du Pays d’Aix

L’excellence économique n’est pas le seul ferment du récit identitaire communautaire ; le renforcement de la spécialisation sociale du Pays d’Aix durant les dernières décennies alimente la construction d’un récit identitaire intercommunal qui oppose, une fois encore, le déclin marseillais à l’essor du Pays d’Aix. Pour autant, ce récit identitaire mettant en avant la spécialisation sociale du territoire passe à la trappe les inégalités sociales et spatiales qui affectent le Pays d’Aix, comme si l’image d’un territoire haut de gamme ne se satisfaisait pas d’une ombre au tableau.

Une spécialisation contrastée selon l’échelle d’observation

Ville de robe et universitaire, Aix-en-Provence a toujours accueilli une importante proportion de catégories sociales supérieures. Ainsi, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la bourgeoisie représente 25 % de la population active de la ville¹⁵⁶. Cette particularité sociale est d’ailleurs une variable prépondérante dans la conquête du pouvoir politique de la ville, variable au demeurant bien appréhendée par la classe politique locale dans son ensemble¹⁵⁷. Depuis la décennie 1960, et l’arrivée massive des “hommes de la technique”¹⁵⁸, cette surreprésentation des classes sociales supérieures s’est étendue à l’ensemble du Pays d’Aix. Cette richesse socio-économique de l’intercommunalité aixoise est d’ailleurs relevée par l’Association des Communautés de France (AdCF). Cette dernière classe la Communauté d’Agglomération du Pays d’Aix en tête des agglomérations les plus riches de France, hors région francilienne¹⁵⁹. Pour qualifier ce territoire, l’étude éditée par l’AdCF utilise la notion de “modèle de mixité par le haut”¹⁶⁰. Cette terminologie renvoie à l’idée d’un territoire où les inégalités sociales représentent principalement des inégalités entre hauts et très hauts revenus. En effet, quand bien même l’intensité de la pauvreté est faible sur le territoire de la CPA, la répartition des revenus y est tout aussi inégalitaire qu’en France métropolitaine. Plus encore, ces inégalités semblent augmenter plus vite. Ici, ce sont les très hauts niveaux de revenus des populations les plus riches qui accentuent l’inégale distribution des revenus sur le territoire communautaire (Tableau 2.)

¹⁵⁶ Emmanuelli François Xavier, *La Provence contemporaine de 1800 à nos jours*, op. cit., p. 66

¹⁵⁷ Oppenheim Jean-Pierre, “Facteurs de déclin et facteurs de résistance des stratégies social-centristes au niveau local...”, op. cit.

¹⁵⁸ Garnier Jacques, *Un appareil productif en mutation...*, op. cit. p. 85.

¹⁵⁹ Association des Communautés de France, 2011, *Les agglomérations et leur territoire, dix ans de dynamiques socio-économiques*, septembre, p. 91, URL : http://www.adcf.org/files/AdCF_etude_agglos-2011-light.pdf.

¹⁶⁰ *Ibid.*, p. 96.

| Années | Indicateur de distribution et de dispersion des revenus fiscaux | France métropolitaine | CA du Pays d'Aix | RFMUC de la CPA exprimé en base 100 France métropolitaine |
|--------|---|-----------------------|------------------|---|
| 2001 | 1er décile | 5 469 | 5 600 | 102 |
| | Revenu médian | 14 650 | 16 365 | 112 |
| | 9ème décile | 29 943 | 33 623 | 112 |
| | Indice de Gini | 0,3611 | 0,3608 | 100 |
| 2008 | 1er décile | 6 786 | 7 630 | 112 |
| | Revenu médian | 18 129 | 20 832 | 115 |
| | 9ème décile | 36 836 | 42 809 | 116 |
| | Indice de Gini | 0,3682 | 0,3681 | 100 |

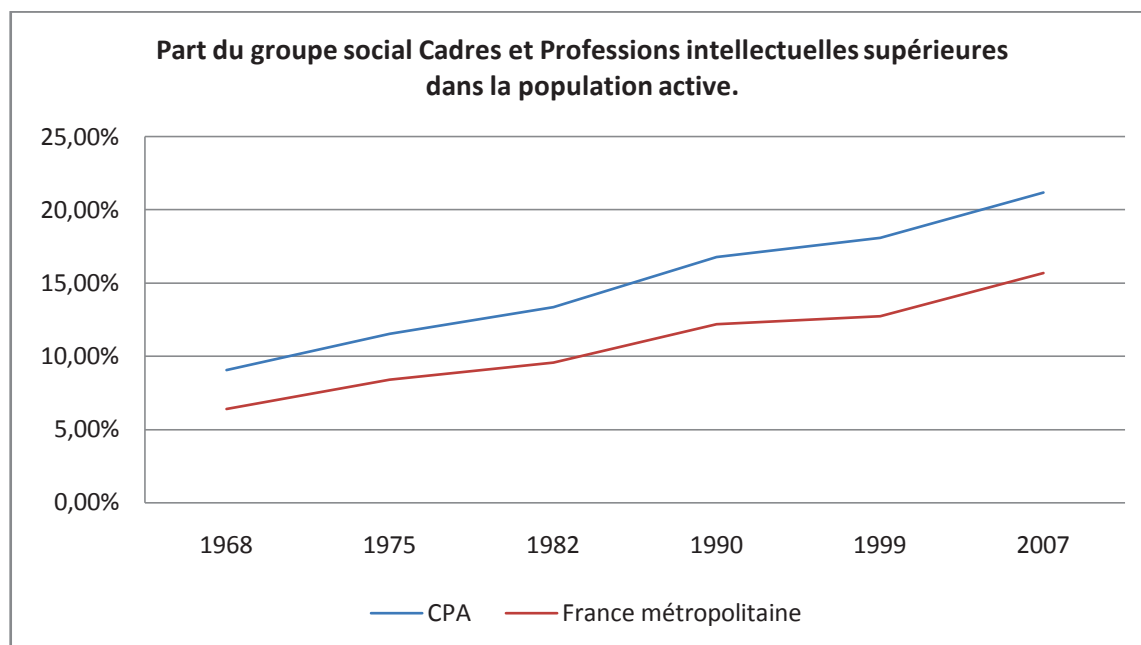
Tableau 2. Revenu Fiscal par Unité de Consommation et indice de Gini. (Source : DGI / INSEE, Revenus Fiscaux Localisés. RFMUC : Revenu Fiscal Médian par Unité de Consommation)

Depuis ces quarante dernières années, la structure sociale de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix met en avant une accentuation de la surreprésentation du groupe social « *Cadres et professions intellectuelles supérieures* » (Tableau 3, Graphique 2). En 2007, la part de cette catégorie sociale dans la population active est de 35 % supérieure à ce qu'elle représente dans la part de la population active de la France métropolitaine. À l'autre extrémité du spectre social, la part des ouvriers dans la population active diminue plus rapidement sur le territoire de la CPA qu'en France métropolitaine, sur la période 1968 – 2007 (Tableau 3, Graphique 3). En France métropolitaine, la part des ouvriers dans la population active passe de 37.43 % à 23.14 % et enregistre une chute de 40 %. Sur le territoire de la Communauté d'agglomération du pays d'Aix, la part des ouvriers dans la population active chute de plus de 55 % sur la même période, passant de 36 % à 16 % de la population active. L'évolution des revenus de la population entre 2001 et 2008 est marquée par une augmentation du revenu médian¹⁶¹ sur le territoire de la communauté d'agglomération légèrement supérieur à celle observée en France métropolitaine. Durant cette période, le revenu médian sur le territoire de la CPA exprimé en revenu médian de la France métropolitaine passe de 112 à 115 (Tableau 2).

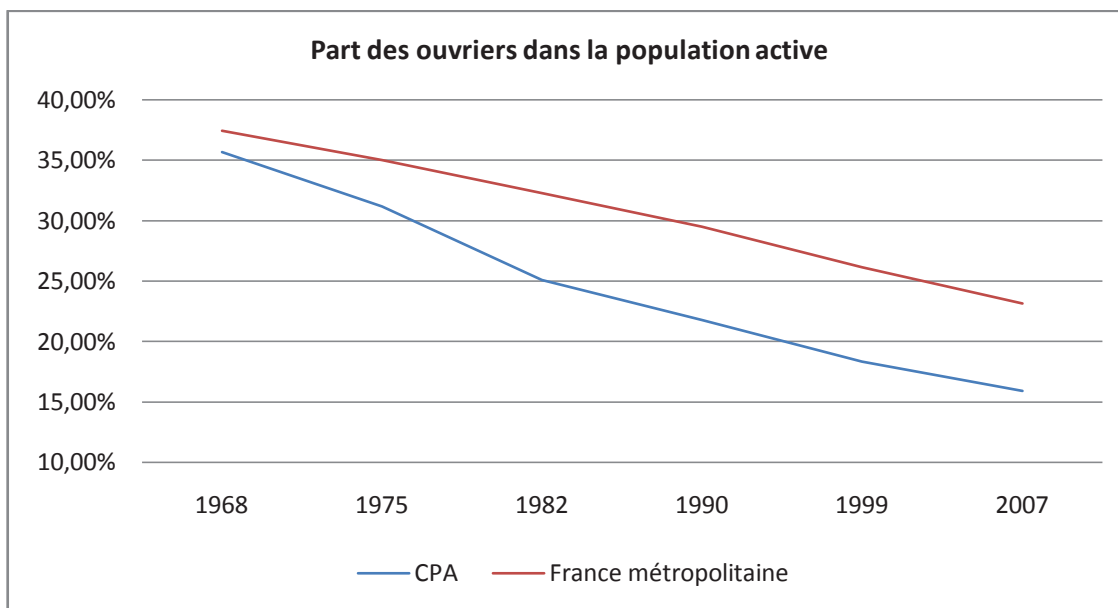
¹⁶¹ Pour faciliter la lecture du document, nous utiliserons le terme "revenu médian" en lieu et place du terme "revenu fiscal médian par unité de consommation", appellation officielle de la donnée que nous utilisons dans l'ensemble de ce document.

| Années / Groupes Socio professionnels | | Agriculteurs | Artisans, commerçants, chefs d'entreprises | Cadres et professions intellectuelles supérieures | Professions intermédiaires | Employés | Ouvriers |
|---|--------------------------|--------------|---|--|-------------------------------|----------|----------|
| 1968 | CPA | 5,12% | 11,06% | 9,05% | 15,07% | 24,04% | 35,66% |
| | France métropolitaine | 11,15% | 10,16% | 6,38% | 14,20% | 20,69% | 37,43% |
| 1975 | CPA | 2,75% | 8,19% | 11,52% | 20,58% | 25,76% | 31,20% |
| | France métropolitaine | 7,86% | 8,39% | 8,38% | 16,90% | 23,45% | 35,02% |
| 1982 | CPA | 1,89% | 7,96% | 13,34% | 23,09% | 28,64% | 25,08% |
| | France métropolitaine | 5,64% | 8,34% | 9,56% | 19,10% | 25,05% | 32,30% |
| 1990 | CPA | 1,20% | 8,07% | 16,77% | 23,60% | 28,59% | 21,77% |
| | France métropolitaine | 3,52% | 7,58% | 12,20% | 20,74% | 26,45% | 29,51% |
| 1999 | CPA | 0,66% | 6,99% | 18,07% | 26,27% | 29,68% | 18,33% |
| | France métropolitaine | 2,38% | 6,29% | 12,74% | 23,03% | 29,38% | 26,17% |
| 2007 | CPA | 0,49% | 6,52% | 21,18% | 27,88% | 27,21% | 15,90% |
| | France métropolitaine | 1,70% | 5,69% | 15,69% | 25,36% | 28,43% | 23,14% |

Tableau 3. Évolution de la structure sociale en France métropolitaine et dans la Communauté du Pays d'Aix. (Source : INSEE, données harmonisées des recensements 1968 - 2007. Champs : population active de 25 à 54 ans. Calculs auteur.)



Graphique 2. Cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active. (Source : INSEE, données harmonisées des recensements 1968 - 2007. Champs : population active de 25 à 54 ans. Calculs auteur.)



Graphique 3. Évolution des ouvriers dans la population active. (Source : INSEE, données harmonisées des recensements 1968 - 2007. Champs : population active de 25 à 54 ans. Calculs auteur.)

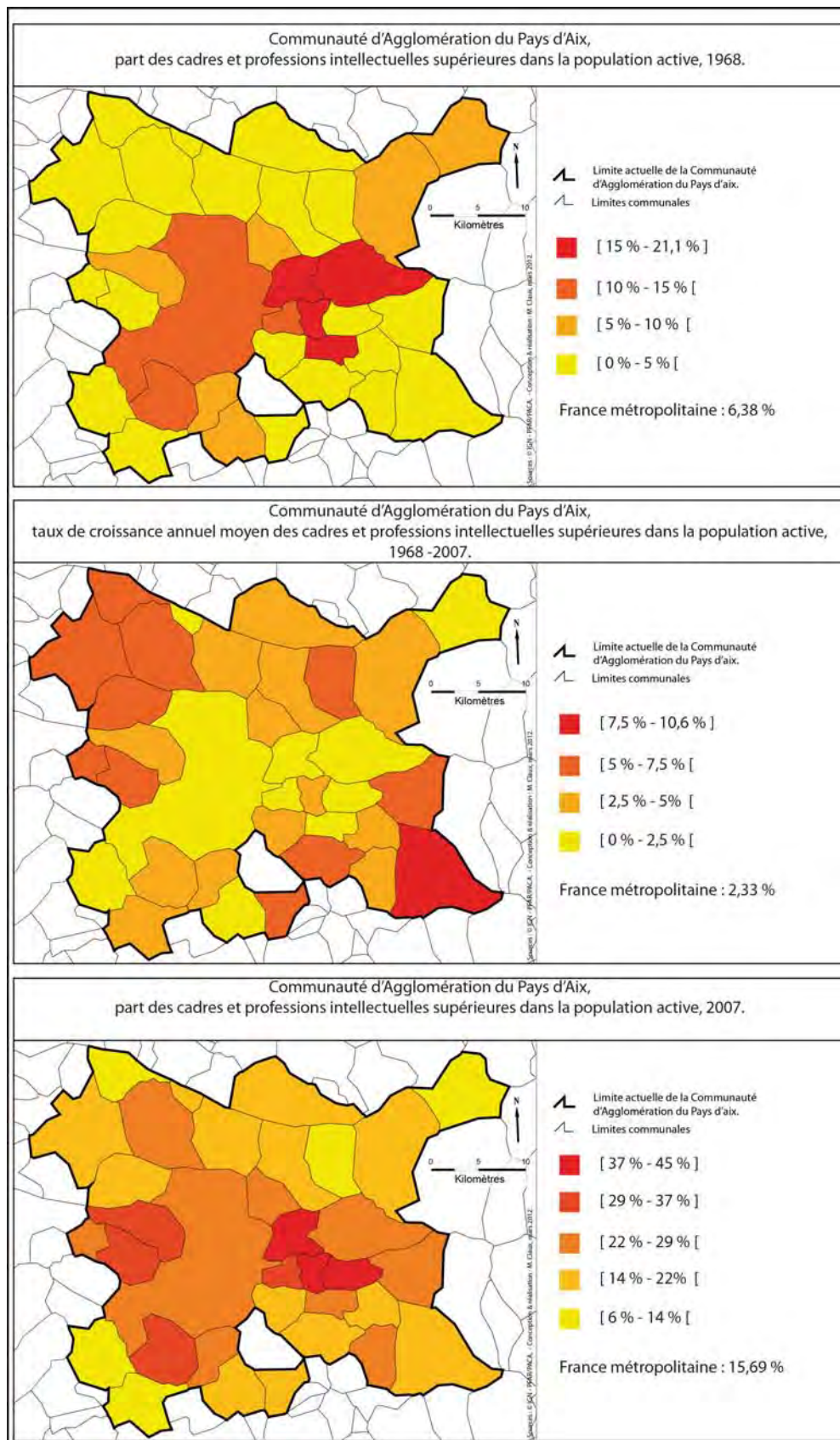
Néanmoins, cette « *mixité sociale par le haut* » et la faible intensité de la pauvreté ne signifie pas que la distribution spatiale des catégories sociales supérieures soit homogène. La recomposition de l'appareil productif dans le Pays aixois n'a pas engagé une mutation généralisée de la composition sociale à l'échelle de l'agglomération. « *Les hommes de la technique* » ne se sont pas implantés sur l'ensemble du territoire communautaire, mais sur une portion de celui-ci seulement. En effet, si l'on change d'échelle, que l'on passe de l'échelle intercommunale à l'échelle communale puis à celle de l'IRIS¹⁶², alors, on observe d'importantes variations dans la distribution spatiale des catégories sociales supérieures. Ainsi, sur la période 1968 – 2007, on assiste à une diffusion de la spécificité aixoise à une partie seulement de sa périphérie.

D'un côté, les territoires périphériques situés au Nord-Ouest (dans la chaîne des Côtes et de Trévaresse) et au Sud-Est (dans l'ancien bassin minier de Provence) connaissent une forte progression de la part du groupe social « *Cadres et professions intellectuelles supérieures* » dans la population active. Si bien qu'en 2007, la part de ce groupe social dans la population active de ces territoires périphériques tend vers celle d'Aix-en-Provence, ce qui n'était pas le cas en 1968 (Encadré 1). Ce constat tiré de l'évolution de la composition sociale est confirmé par la distribution des revenus médians à l'échelle communale. A l'échelle communale, seize des trente quatre communes de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix accueillent des populations dont le revenu médian est d'au moins 25 % supérieur à celui observé en

¹⁶² IRIS : Îlots Regroupés pour l'Information Statistique.

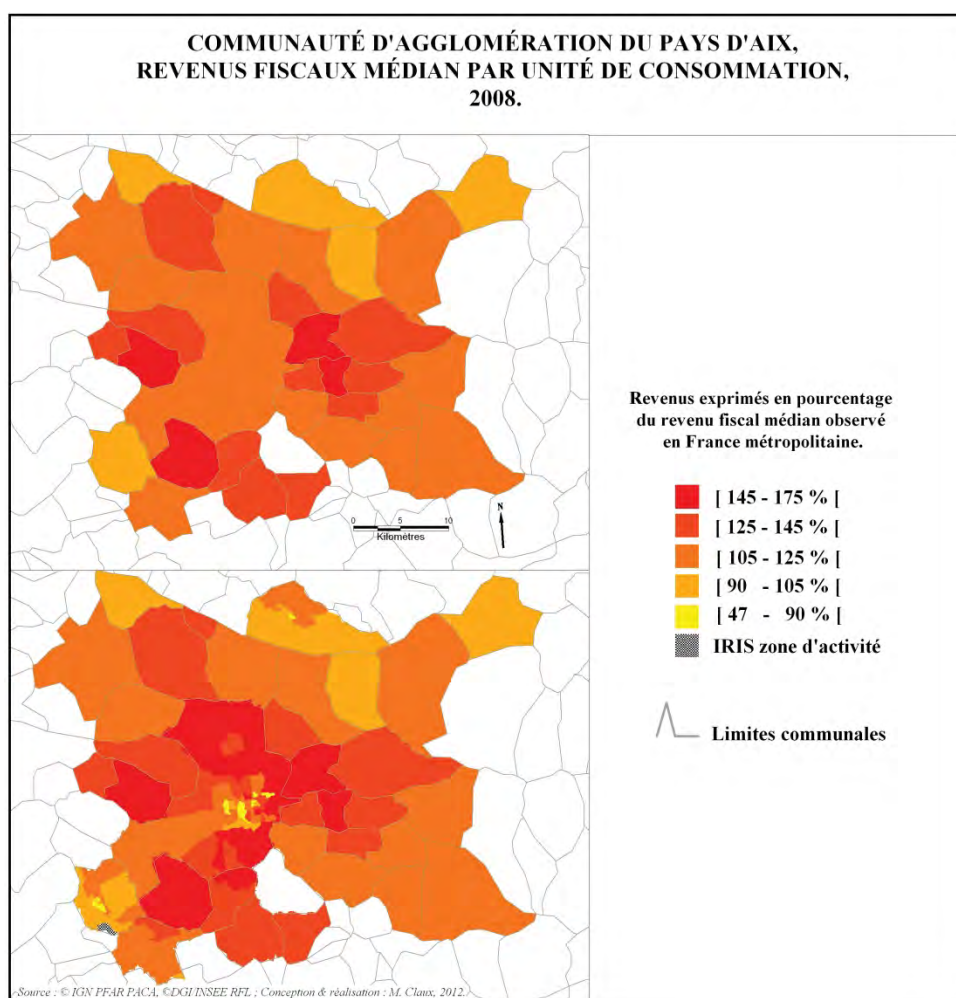
France métropolitaine, et toutes se situent à la périphérie immédiate d’Aix ou dans la périphérie en rattrapage (Carte 7).

De l’autre, on observe un décrochage d’une partie du territoire : certaines communes de l’ancien espace agricole de la Basse Durance qui deviennent progressivement le périurbain lointain de la Région Urbaine Marseillaise et le pourtour de l’Étang de Berre. Ces territoires connaissent soit un décrochage de la part des cadres dans la population active entre 1968 et 2007 (Saint-Paul-lès-Durance et Jouques) soit une augmentation de la part de cette catégorie sociale dans la population active moins prononcée que sur les territoires où se diffuse le modèle social aixois (Saint-Estève-Janson, Pertuis, Le-Puy-Sainte-Réparate, Vitrolles et les Pennes-Mirabeau) (Encadré 1). L’axe Durancien et Vitrolles accueillent en effet les populations dont le revenu médian est parmi les moins élevés de l’intercommunalité.



Encadré 1. Évolution de la part des cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active communale. (Source : INSEE, données harmonisées des recensements 1968 - 2007. Champs : population active de 25 à 54 ans. Calculs auteur.)

À l'échelle de l'IRIS, les dispersions spatiales autour du revenu médian national permettent de mieux saisir la répartition dans l'espace des populations. En plus de Vitrolles et de l'axe durancien, on saisit mieux la géographie sociale aixoise. Certains quartiers centraux et péricentraux d'Aix-en-Provence (les Cardeurs, Les Beissons, Corsy et Encagnane), accueillent des populations populaires, dont le revenu médian est compris entre 50 et 90 % du revenu médian en France métropolitaine, tandis que d'autres (Puyricard, La Torse, Mazarins, Luynes) accueillent des populations aisées, dont le revenu médian est supérieur de 25 à 75 % au revenu médian observé en France métropolitaine.



Carte 7. Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, revenus fiscaux médian par unité de consommation. (Source : DGI / INSEE, Revenus Fiscaux Localisés, 2008.)

Une mise en récit de la spécialisation sociale

Ce contraste qui affecte la composition sociale du territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix est reconnu par les élus et les techniciens communautaires. Ensemble, ils admettent que le mode de développement de la CPA, la forte attractivité

qu'exerce ce territoire a un effet pervers majeur. La hausse généralisée des prix sur les marchés fonciers et immobiliers participe à sélectionner, à trier drastiquement les potentiels résidents du territoire¹⁶³. Progressivement, le territoire évince certaines catégories de population qui ne peuvent construire ou encore se loger sur le territoire. Ce constat d'un développement socialement sélectif est partagé. Ce diagnostic est fait dans le projet d'agglomération de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix :

“À l'échelle de la région urbaine, le territoire de la Communauté d'Aix accentue sa spécificité sociale. Ce territoire, par rapport à l'ensemble métropolitain, “écrème” sa population aux deux extrémités de l'échelle des classes d'âge et se spécialise dans l'accueil des cadres d'âge actif. Si l'on peut schématiser, la CPA “importe” des ménages de cadre de l'Île-de-France et de Rhône-Alpes et “exporte” des jeunes actifs, des retraités, des ouvriers et des employés vers le reste de la région et vers le Languedoc-Roussillon¹⁶⁴”.

Pour autant, les édiles politiques locaux ne perçoivent pas cette attractivité comme un problème¹⁶⁵. Bien au contraire, ils cultivent cette image de territoire attractif, ils mettent en scène les aménités paysagères et culturelles du “beau Pays d'Aix” pour préserver et accentuer sa spécialisation sociale. Pour les élus le modèle de développement qui caractérise le pays d'Aix ne doit pas être remis en cause, il doit perdurer dans le temps : *“Alors que les dangers de l'hyper-attractivité sont bien identifiés, les élus comme les habitants ne semblent pas encore prêts à remettre en cause concrètement le modèle de développement qui a fait du pays d'Aix, la silicon valley provençale¹⁶⁶”.* De fait, il s'agit bien d'associer *“patrimoine naturel exceptionnel, fort rayonnement culturel et importante attractivité économique¹⁶⁷”*, afin de garantir le succès du pays d'Aix qui repose avant tout sur un développement alliant base industrielle et base résidentielle. Héliotropisme, rayonnement culturel, gastronomie et collines provençales participent à attirer résidents, touristes et retraités dont les dépenses sont censées induire un développement par la demande.

¹⁶³ Douay Nicolas, 2008, “Quand l'attractivité devient un problème : le cas du pays d'Aix”, in Pinson Daniel (ss la dir.), *Métropoles au Canada et en France. Dynamiques, politiques et cultures*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, p. 103 – 116.

¹⁶⁴ Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, 2003, *Projet d'Agglomération*, p. 30

¹⁶⁵ Douay Nicolas, “Quand l'attractivité devient un problème...”, *op. cit.*, p. 111 – 114.

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 113.

¹⁶⁷ Pays d'Aix Magazine, n°4, Juillet – Septembre 2004, p. 32.



Illustration 4. La Communauté d’agglomération du Pays d’Aix perçue à travers la presse satirique régionale, dessin de Tone cdm, *le Ravi*, 1er juillet 2006, “La guerre des sigles”.

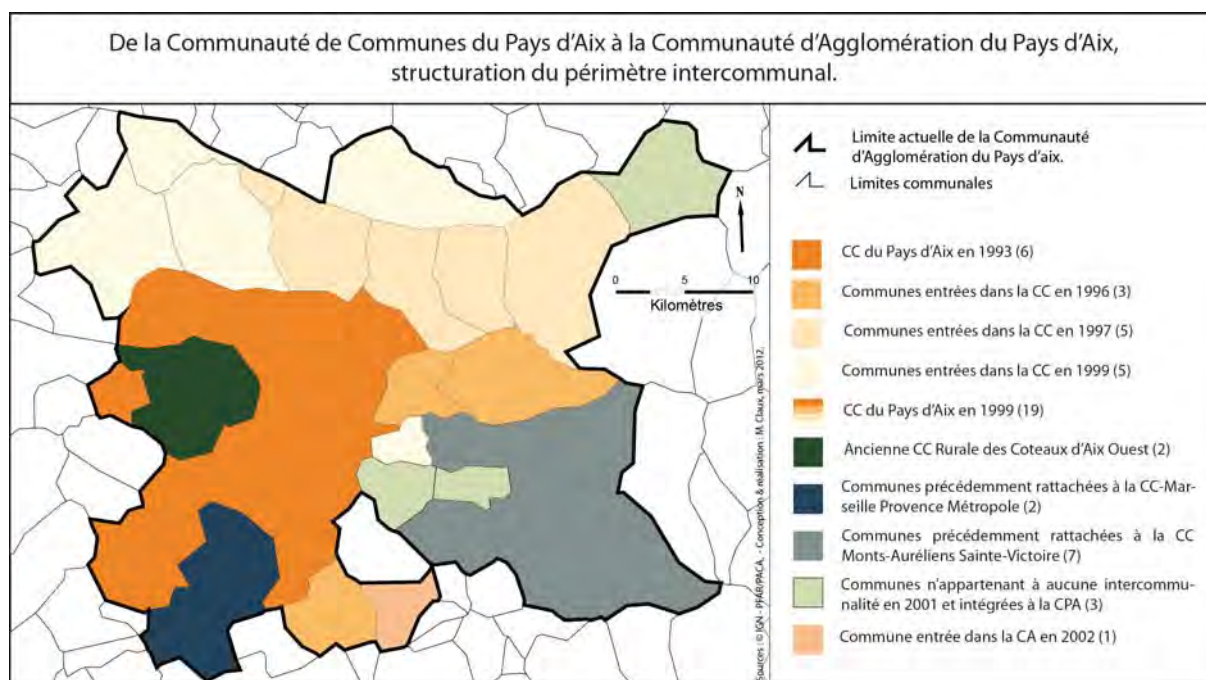
2.1.3. 1990 - 2010 : structuration et affirmation du leadership aixois

La construction de l’intercommunalité aixoise débute à partir de la décennie 1990, à la suite de la loi Joxe¹⁶⁸. Sous l’impulsion de Jean François Picheral, maire socialiste d’Aix-en-Provence de 1989 à 2001, six communes élaborent en décembre 1993 la Communauté de Communes du Pays d’Aix. Tout au long de la décennie 1990, cette structure intercommunale intègre un nombre croissant de communes. En trois vagues successives d’extension, son périmètre passe de 6 communes membres à 19 communes membres (Carte 8.). L’intercommunalité aixoise devient la plus vaste du département à la veille des années 2000 et des réformes législatives sur l’intercommunalité.

Le périmètre de l’actuelle communauté d’agglomération ne sera fixé qu’après la loi Chevènement et l’intervention du préfet dans la carte intercommunale des Bouches-du-Rhône. Certaines communes qui ne souhaitaient pas adhérer au regroupement intercommunal aixois sont invitées à le rejoindre. Tout d’abord, Eguilles et Ventabren qui avaient créées la CC « Coteaux Aix Ouest », un regroupement défensif. À l’est ensuite, la CC « Monts Auréliens – Sainte-Victoire » regroupe huit communes autour d’un projet de répartition des fruits de la taxe professionnelle provenant de la zone industrielle de Rousset. À l’exception de

¹⁶⁸ Loi n°92-125 du 6 février 1992, relative à l’administration territoriale de la République, dite “loi Pierre Joxe”, JORF du 8 février 1992, p. 2064-2083.

la commune de Pourcieux, les communes membres de ces deux intercommunalités sont invitées par le préfet à rejoindre l'intercommunalité aixoise lors de sa transformation en communauté d'agglomération. Trois communes isolées seront aussi invitées par les services préfectoraux à rejoindre cette nouvelle structure intercommunale à l'occasion de sa transformation en CA, Saint-Paul-lès-Durance, Meyreuil et Chateauneuf-le-Rouge. Ensuite, si l'adhésion des communes de Cabriès et Les Pennes Mirabeau à la CPA est elle aussi le fait de l'intervention du préfet, elle procède d'une autre logique. Ces deux communes appartenaient à la CC Marseille-Provence-Métropole, mais, à la veille de sa transformation en Communauté Urbaine, elles font connaître leurs réticences à intégrer une intercommunalité trop intégrée à leur goût¹⁶⁹. Elles souhaitent profiter d'une refonte de la carte intercommunale pour s'extraire de la CC Marseille Provence Métropole avant qu'elle ne se transforme en communauté urbaine et demandent à intégrer la CA du Pays d'Aix, ce qui sera fait.



Carte 8. CPA, structuration du territoire intercommunal.

Le périmètre de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix est ainsi fixé au début des années 2000. Il ne sera modifié qu'à la marge, en 2002, par l'entrée de la commune de Mimet dans le regroupement intercommunal. Cette importante Communauté d'Agglomération comprend en 2013, 34 communes et plus de 340 000 habitants, elle constitue sur le plan

¹⁶⁹ Olive Maurice, Oppenheim Jean-Pierre, "La communauté urbaine de Marseille...", *art. cit.*, p. 31.

démographique la seconde intercommunalité de la région urbaine, après l’intercommunalité marseillaise¹⁷⁰.

Le fonctionnement politique de cette intercommunalité est marquée par le leadership de style présidentiel exercé par la maire d’Aix-en-Provence, Maryse Joissains-Masini, élue maire d’Aix en 2001 sous l’étiquette Union pour un Mouvement Populaire. Ce leadership s’explique en partie par le fait que la Communauté du Pays d’Aix ait été perçue comme un groupement intercommunal refuge permettant aux communes de se protéger d’une extension démesurée du territoire intercommunal marseillais à l’occasion de la refonte de la carte intercommunale en 2001. Cette situation de valeur refuge du territoire aixois permet alors à M. Joissains-Masini d’asseoir son leadership politique local par une distribution des postes à responsabilités favorable à ses proches collaborateurs, et par un transfert de compétence qui privilégie la ville centre au détriment de la périphérie¹⁷¹. Ce leadership présidentiel, et parfois autoritaire, exercé par la maire d’Aix-en-Provence participe à la construction de la trame identitaire revanchiste de la communauté du Pays d’Aix.

Conclusion : la CPA un club doré construit contre Marseille

Le soutien au développement industriel et la spécialisation sociale du territoire communautaire, forment les deux piliers du récit identitaire intercommunal porté par les élus communautaires et notamment la présidente de la communauté d’agglomération et maire d’Aix-en-Provence. Ce récit vise, comme ailleurs, à relever la spécificité du territoire dans l’ensemble métropolitain. Il s’agit alors de présenter l’intercommunalité comme le territoire d’excellence de la région urbaine marseillaise, le territoire refuge face au déclin marseillais. Dans un ensemble métropolitain marqué par d’importantes disparités économiques et sociales, Aix-en-Provence et les communes de la CA du Pays d’Aix constituent une valeur refuge. Tout dans le récit de cette intercommunalité l’oppose au déclin marseillais : son dynamisme économique, son attractivité démographique, sa composition sociale qui fait de ce territoire un “club” de la région urbaine marseillaise. Cette opposition, point par point, au déclin marseillais est le ferment de la logique d’appariement des communes au sein de l’ensemble intercommunal, et c’est aussi le socle de l’identité communautaire. Ce récit

¹⁷⁰ Au 1^{er} janvier 2014, la Communauté d’Agglomération du Pays d’Aix comprend 36 communes, avec l’entrée des communes de Gardanne et Gréasque dans l’intercommunalité.

¹⁷¹ Douay Nicolas, “Quand l’attractivité devient un problème...”, *op. cit.*, p. 109.

identitaire porté par les édiles locaux, correspond typiquement à ce que l'on peut attendre d'une intercommunalité périphérique homogame au profil social "riche et cadre"¹⁷².

2.2. La Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence, un territoire « plaqué or »

Introduction

La Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence (CA-AP) est dans une situation bien différente de celle qui caractérise la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix. La CA-AP se situe à la périphérie de la région urbaine marseillaise, c'est un territoire charnière, dont la création est issue d'une union de raison de trois intercommunalités créées dans les années 1990. Cette union n'est "*pas un mariage d'amour, mais un mariage d'intérêt [où] l'intérêt du mariage est financier*"¹⁷³ et s'effectue sous le signe de la défiance respective des trois blocs intercommunaux préexistants dont les caractéristiques socio-économiques sont fortement distinctes. Ce climat de défiance fait de la CA-AP une arène dominée par les communes et les anciens territoires intercommunaux. Ces trois territoires, répartis sur un axe nord-sud, sont constamment distingués dans les différents documents de planification et dans les récits produits par les acteurs rencontrés.

*"[Le] territoire de l'Agglopôle est un territoire multi-site. Je ne sais pas moi, on n'est pas dans le cas d'Aix-en-Provence où il y a une ville centre et des communes autour. Mais, Salon c'est quand même un territoire un peu particulier entre Berre, Salon et les communes du nord."*¹⁷⁴

*" La création de cette communauté de communes et de ces districts [dans les années 1990] correspondait à une logique de bassin de vie. [...] Il y avait une logique de territoire. [...] D'ailleurs, si dans le SCOT on retrouve ce découpage en bassin de vie, c'est bien parce que les logiques de bassin de vie ont été importantes. [...] L'activité industrielle, elle est où ? sur Berre – Rognac. L'activité agricole et arboricole, elle est où ? autour de Sénas, autour de Mallemort. L'activité commerciale, elle est où ? elle est bien autour de Salon et Pélissanne. Sur le plan économique déjà il y a une logique."*¹⁷⁵

¹⁷² Estèbe, Philippe, *gouverner la ville mobile*, op. cit..

¹⁷³ Entretien, directeur de l'urbanisme à la CA-AP, mai 2009.

¹⁷⁴ Entretien, Salon-de-Provence, directeur Général des Services Techniques, décembre 2010

¹⁷⁵ Entretien, directeur de l'Urbanisme à la CA-AP, mai 2009



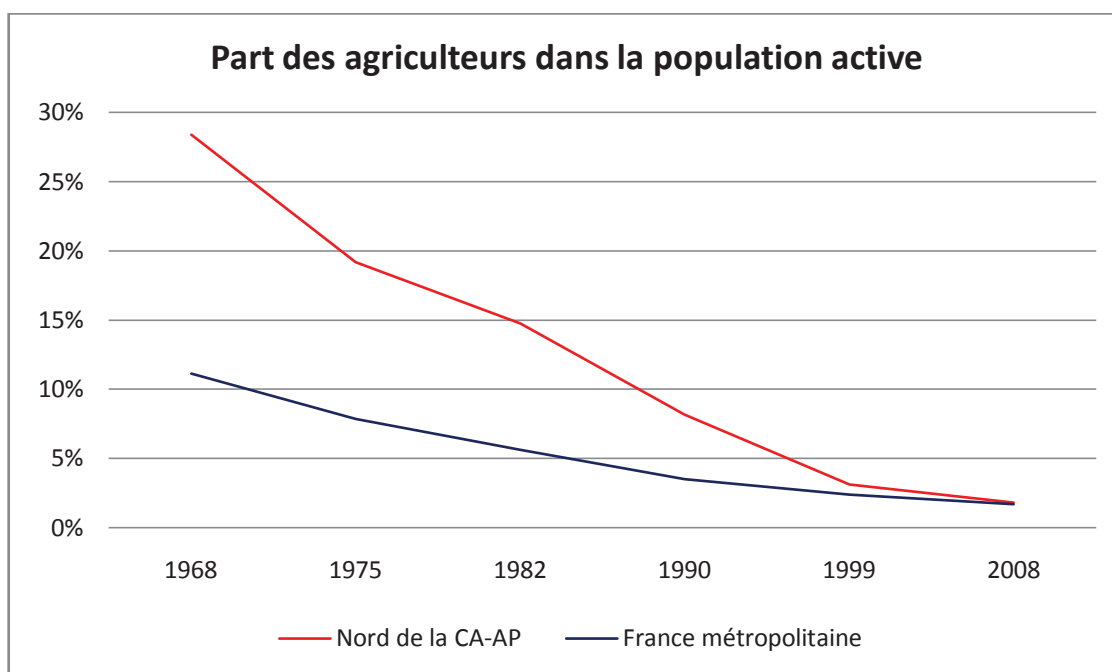
Illustration 5. Le territoire communautaire tel qu'il est présenté dans le SCOT. (Source : diagnostic du SCOT, p. 12.)

De fait, l'intercommunalité ne parvient pas à structurer un récit identitaire clair qui viendrait surplomber les identités territoriales forgées lors des anciens regroupements intercommunaux. Elle préserve ces identités territoriales, les juxtapose et tente de les hiérarchiser. Dès lors, saisir le récit communautaire de ce territoire nécessite de saisir ces différentes identités territoriales (1,2,3) et leur articulation sous l'égide du leadership communautaire (4).

2.2.1. Au nord, un espace du périurbain lointain marseillais

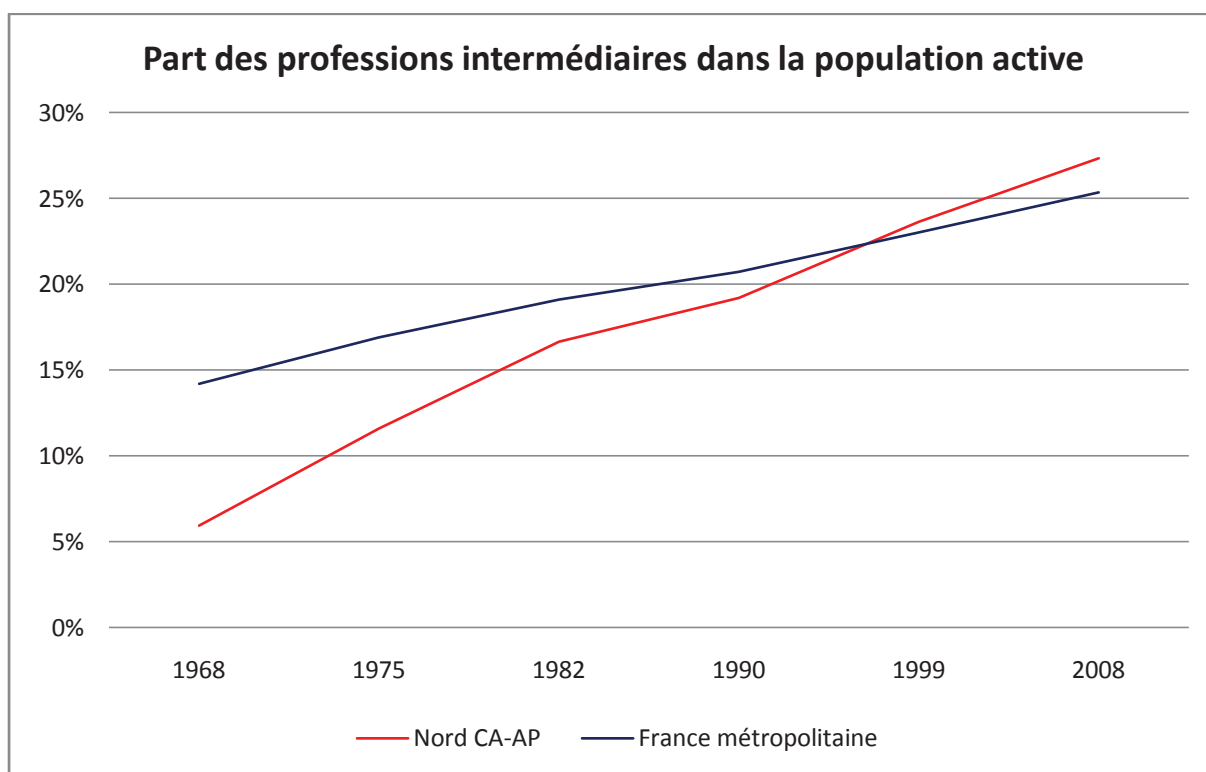
Au nord, dans la basse vallée de la Durance, les communes de Charleval, Mallemort, Alleins et Vernègues se sont regroupées durant les années 1990 et ont formé la Communauté de Communes Collines Durance (Carte 4, p. 61). Il s'agit alors d'un regroupement de communes dont la vocation est la préservation du cadre naturel et agricole du territoire dans l'optique

d'une opposition symbolique aux centralités urbaines environnantes. En associant à cette ancienne structure intercommunale la commune limitrophe de Sénas, nous obtenons la frange Nord de l'intercommunalité et de la région urbaine. Ce territoire compte 17 000 habitants, représente 14 % de la population intercommunale et a connu une profonde modification de sa composition sociale ces vingt dernières années. Tandis que l'agriculture s'orientait vers une production intensive (maraîchage, arboriculture, production hors-sol), la part des agriculteurs dans la population active chutait entre 1968 et 2007 et celle des employés et professions intermédiaires augmentait de façon importante. Cette frange nord de la région urbaine perd progressivement son caractère rural et paysan pour devenir la terre d'accueil des classes populaires à mesure qu'elle accueille le desserrement démographique des différents pôles urbains environnants. On est bien là en présence d'un périurbain lointain et populaire¹⁷⁶.



Graphique 4. Part des agriculteurs dans la population active du nord de la CA-AP. (Source : Insee, recensements de la population de 1968 à 2008. Champ : actif ayant un emploi et chômeur ayant déjà eu un emploi, âgés de 25 à 54 ans.)

¹⁷⁶ Rougé Lionel, *Accession à la propriété et modes de vies en maison individuelle des familles modestes installées dans le périurbain lointain toulousains : les "captifs" du périurbain*, op.cit..



Graphique 5. Part des professions intermédiaires dans la population active du nord de la CA-AP. (Source : Insee, recensements de la population de 1968 à 2008. Champ : actif ayant un emploi et chômeur ayant déjà eu un emploi, âgés de 25 à 54 ans.)

Ce desserrement démographique en provenance de l'ensemble de la région urbaine mais aussi du Vaucluse est source d'un éclatement des mobilités domicile-travail entre les différents pôles urbains environnants. Aucun centre urbain ne polarise clairement les déplacements domicile-travail. Marseille, Aix, Cavaillon, Lambesc et Vitrolles totalisent 21 % de l'ensemble des navettes domicile-travail de ce territoire, Salon-de-Provence, la ville centre de l'intercommunalité, ne représente que 14 % de ces mêmes navettes.

Dans ce contexte, l'identité de ce territoire réside essentiellement dans la préservation de ses aménités paysagères agricoles et rurales. C'est un espace essentiellement résidentiel dont le développement repose avant tout sur le renforcement de cette dynamique et celle, productive, de l'agriculture. Progressivement, l'objectif s'impose d'en faire un territoire où l'ensemble des facettes du tourisme seraient développées. L'agrotourisme est alors repéré comme un secteur de l'activité touristique à fort potentiel de développement qui permet de dépasser, tout en la conservant, la fonction productive de l'agriculture par une valorisation du patrimoine paysager qu'elle induit. Conserver et valoriser les caractéristiques rurales de ce territoire représente l'un des fils conducteurs de l'action intercommunale.

2.2.2. Une ville-centre et sa "campagne dorée"

Au centre du territoire intercommunal, les communes de Salon-de-Provence, Pelissanne, La Barben et Aurons ont formé en 1992 une coopération intercommunale, le district du *pays salonnais* (Carte 4, p. 61). L'actuelle "Provence Salonnaise" telle qu'identifiée par l'administration intercommunale dépasse les limites de cet ancien territoire intercommunal, par l'ajout de la commune de Lançon-de-Provence. Nous y ajoutons aussi les communes d'Eyguières et Lamanon¹⁷⁷. Ensemble, ces sept communes accueillent la moitié de la population intercommunale. Ville centre de ce territoire, Salon-de-Provence est une ville moyenne dont le développement urbain s'est localisé à ses portes et dans sa périphérie depuis plus de 30 ans. Ainsi, des années 1970 aux années 1990, le développement démographique de la « Provence Salonnaise » s'effectue hors de Salon-de-Provence, et principalement dans les communes de Pélissanne et Lançon-de-Provence (Tableau 4, Tableau 5). C'est en partie sur ce territoire, où la pression foncière est plus soutenable qu'autour des grands pôles urbains (Marseille, Aubagne et surtout Aix-en-Provence), que se localise le desserrement démographique de la région urbaine marseillaise¹⁷⁸.

| | Population 1962 | | Population 2006 | | Δ de la population entre 1975 et 2006 | TCAM de la population entre 1962 et 2006 |
|---------------------|-----------------|------|-----------------|------|---------------------------------------|--|
| Eyguières | 2 450 | 8% | 6 285 | 10% | 157% | 2% |
| Lamanon | 708 | 2% | 1 735 | 3% | 145% | 2% |
| Salon-de-Provence | 21 393 | 73% | 40 147 | 61% | 88% | 1% |
| Aurons | 105 | 0% | 527 | 1% | 402% | 4% |
| La Barben | 259 | 1% | 706 | 1% | 173% | 2% |
| Lançon-de-Provence | 1 664 | 6% | 7 530 | 11% | 353% | 3% |
| Pélissanne | 2 636 | 9% | 9 049 | 14% | 243% | 3% |
| Provence Salonnaise | 29 215 | 100% | 65 979 | 100% | 126% | 2% |

Tableau 4. Données démographiques "Provence Salonnaise". (Source : Insee, recensements. Traitement : auteur. TCAM : Taux de Croissance Annuel Moyen).

¹⁷⁷ L'ajout de ces communes à la Provence Salonnaise est justifié par les caractéristiques sociales des populations résidentes et leurs mobilités domicile-travail, tournée vers Salon-de-Provence. Selon les élus communautaires, ces communes appartiennent au bassin nord en raison de leurs caractéristiques paysagères.

¹⁷⁸ En 2007, 47 % des nouveaux arrivants dans la « Provence Salonnaise » proviennent de la région urbaine marseillaise, avec en tête Marseille (9%) et Aix-en-Provence (4%). Source : Recensement 2007, fichier détail MIGCOM, traitement auteur. Champ : population active âgée de 15 et plus.

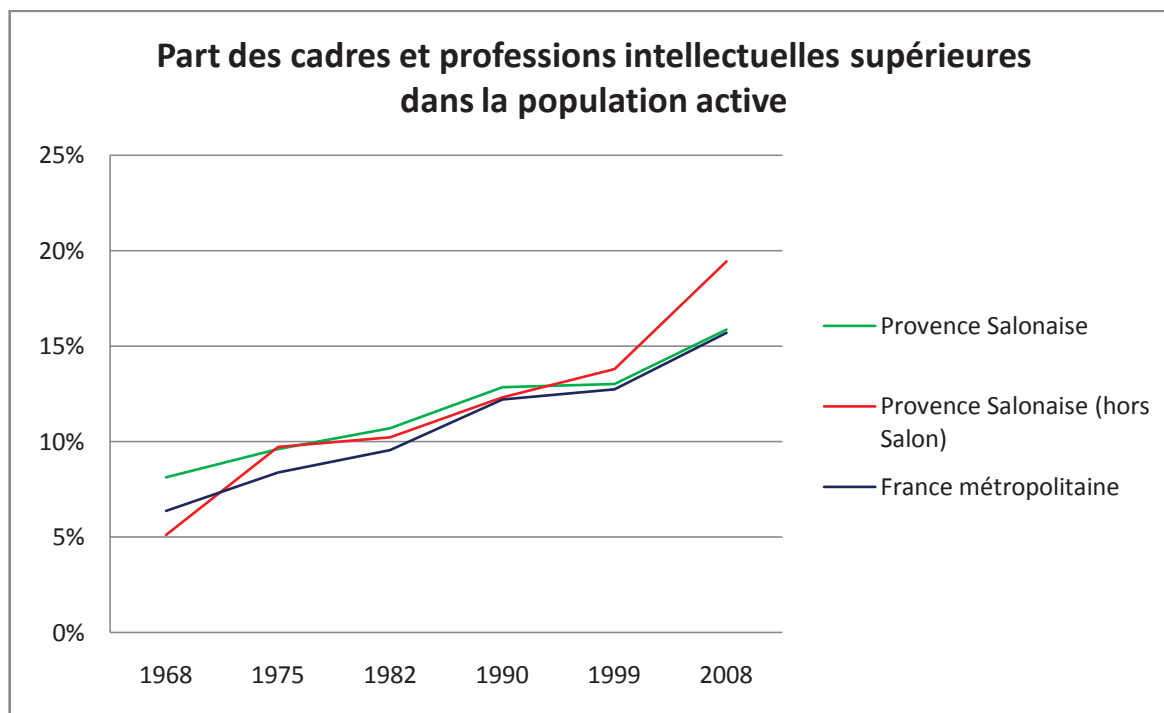
| | Croissance démographique entre 1962 et 1968 | | Croissance démographique entre 1968 et 1975 | | Croissance démographique entre 1975 et 1982 | | Croissance démographique entre 1982 et 1990 | | Croissance démographique entre 1990 et 1999 | | Croissance démographique entre 1990 et 2006 | |
|---------------------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|
| Eyguières | 292 | 3% | 542 | 8% | 887 | 22% | 310 | 8% | 911 | 15% | 893 | 17% |
| Lamanon | 27 | 0% | 290 | 4% | 352 | 9% | 110 | 3% | 226 | 4% | 22 | 0% |
| Salon-de-Provence | 9 329 | 85% | 3 854 | 54% | 270 | 7% | -792 | - | 3 075 | 50% | 3 018 | 56% |
| Aurons | 45 | 0% | 97 | 1% | 35 | 1% | 73 | 2% | 160 | 3% | 12 | 0% |
| La Barben | 56 | 1% | 35 | 0% | 70 | 2% | 80 | 2% | 55 | 1% | 151 | 3% |
| Lançon-de-Provence | 354 | 3% | 725 | 10% | 1 247 | 32% | 2 234 | 57% | 464 | 8% | 842 | 16% |
| Pélissanne | 869 | 8% | 1 650 | 23% | 1 090 | 28% | 1 096 | 28% | 1 239 | 20% | 469 | 9% |
| Provence Salonnaise | 10 972 | 100% | 7 193 | 100% | 3 951 | 100% | 3 903 | 100% | 6 130 | 100% | 5 407 | 100% |

Tableau 5. Répartition spatiale de la croissance démographique par période intercensitaire de 1962 à 1968. (Source : Insee, recensements. Traitement : auteur.)

À mesure que s’installent les classes moyennes et supérieures issues du desserrement démographique de la RUM, la composition sociale de la “Provence Salonnaise” se modifie. Les cadres et professions intellectuelles supérieures constituent désormais une part importante de la population active. À l’exception de Salon-de-Provence, la part des seuls cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active de ces communes oscille entre 18 et 37 % (Graphique 6). Aussi, sur les sept communes qui forment la « Provence Salonnaise », trois accueillent une population dont le revenu médian est d’au moins 15% supérieur à celui observé en France métropolitaine et trois autres communes accueillent une population qui dispose d’un revenu médian d’au moins 20 % supérieur à celui de la région urbaine¹⁷⁹. Certes, l’attractivité de ce territoire n’est pas celle du pays d’Aix. Elle n’engendre pas (encore) les mêmes effets pervers sur le marché du logement¹⁸⁰. Néanmoins, la “Provence Salonnaise” représente une sorte de réplique miniature du *Pays d’Aix*. Le récit que portent les édiles sur ce territoire valorise et sanctuarise les aménités urbaines et paysagères provençales qui sont présentées comme le ressort de l’attractivité, et donc du développement, de ce territoire.

¹⁷⁹ Source : Revenus Fiscaux Localisés des Ménages, base de données statistiques fournie par la Direction Générale des Impôts, année 2008. Donnée : revenu fiscal médian par unité de consommation.

¹⁸⁰ Douay Nicolas, “Quand l’attractivité pose problème : ..., *op. cit.*..



Graphique 6. Provence-Salonnaise : part des cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active. (Source : Insee, recensements de la population de 1968 à 2008. Champ : actif ayant un emploi et chômeur ayant déjà eu un emploi, âgés de 25 à 54 ans.)

Ville-centre de la « Provence Salonnaise », Salon-de-Provence est une ville dont la croissance urbaine et industrielle débute avec l'arrivée du train en 1873. Un embranchement de la ligne Paris-Lyon-Marseille favorise alors l'essor de l'industrie du savon et du négoce des huiles¹⁸¹. Aujourd'hui, les fonctions industrielles de la ville sont marginales. Quand bien même ce territoire possède une excellente accessibilité autoroutière, ce n'est pas un territoire industriel de l'ensemble marseillais, ce n'est d'ailleurs pas un territoire qui a bénéficié de l'action de l'État dans les années 1970 - 1980. La dynamique de développement de Salon-de-Provence repose depuis plusieurs décennies sur sa base résidentielle¹⁸². C'est d'ailleurs cette base résidentielle qui induit la structuration de Salon-de-Provence en une centralité commerciale à l'échelle de la « Provence Salonnaise », voire de la communauté d'agglomération. Cependant, à l'échelle de la région urbaine, c'est une centralité commerciale fortement concurrencée par les pôles urbains et commerciaux environnants. Pour les édiles locaux, il s'agit tout à la fois de renforcer l'attractivité résidentielle de ce territoire et de faire fructifier cette base économique sur le territoire en créant les structures commerciales nécessaires à la circulation locale des revenus.

¹⁸¹ Emmanuelli François Xavier, *La Provence contemporaine*, op. cit., p.55.

¹⁸² Davezies Laurent, 2008, *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Paris : Le Seuil.

“Le commerce Salonais est un élément qui fait que Salon-de-Provence est la ville centre. Voilà, si l'on habite Pélissanne ou Sénas, on vient plus facilement faire du commerce et se balader un samedi après-midi à Salon. On va faire ses courses de proximité à Sénas mais quand on a envie de se promener [on vient à Salon]. Mais cette attractivité commerciale elle n'est pas de fait, elle doit se travailler. Et, si Salon ne fait rien, elle va peut-être perdre son statut, son appareil commercial va s'en doute se fragiliser, pour plein de raisons. [...] Parce que les communes d'à côté se développent, parce qu'Aix-en-Provence crée les allées provençales et que ça attire du monde, parce qu'Istres s'interroge sur son centre historique et qu'ils ont un projet commercial, parce que Cavaillon, etc etc, on ne va pas faire la liste à la Prévert.”¹⁸³

“Salon-de-Provence, ce n'est pas l'industrie, ce n'est pas l'agriculture, [...] c'est surtout un centre ville et une dynamique commerciale essentielle. Nous sommes Salon-de-Provence parce qu'historiquement nous avons construit une ville de commerce et d'échange.”¹⁸⁴

2.2.3. Un sud industriel et ouvrier, tourné vers l'Étang de Berre et Marseille

En 1992, les communes de Rognac, Velaux, Saint-Chamas et La Fare-les-Oliviers ont élaboré une coopération intercommunale avec Berre l'Étang sous la forme d'un district (Carte 4, p. 61). Ce regroupement visait à répartir sous la forme d'équipements sportifs les richesses fiscales issues de la présence à Berre l'Étang d'un établissement exceptionnel : l'ancienne raffinerie Shell et l'actuelle raffinerie Lyondellbasell. Ce territoire est l'espace industriel de l'intercommunalité. Berre l'Étang est le premier contributeur au budget intercommunal du fait de la présence sur son territoire d'un ensemble industriel pétrochimique, le premier à être implanté sur le pourtour de l'Étang de Berre dès les années 1930¹⁸⁵. Prépondérant pour le tissu économique local, cet ensemble industriel pétrochimique périclité, et menace régulièrement de céder. La fragilité de cette base productive oriente l'action communautaire vers la création d'une nouvelle zone industrielle afin d'attirer un ensemble d'entreprises et d'industries qui ne trouvent plus à Vitrolles le foncier disponible pour installer leurs activités.

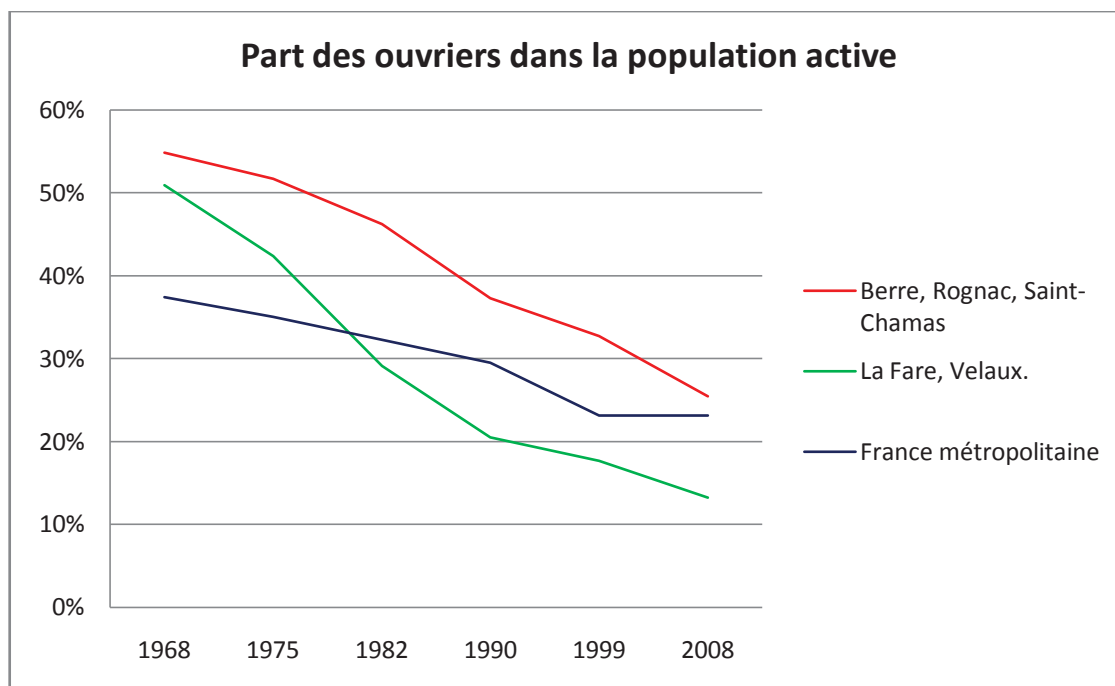
¹⁸³ Salon-de-Provence, entretien, Directeur Général des Services Techniques, décembre 2010.

¹⁸⁴ Michel Tonon, maire de Salon-de-Provence, président de la CA-AP, 14 janvier 2011, vœux à la population.

¹⁸⁵ Pierrien Louis, 1939, “Marseille depuis 1933”, *Études Rhodaniennes*, vol. 15, n°4, p. 305 – 336 ; Dell'Umbria Allèssi, 2006, *Histoire universelle de Marseille. De l'an mil à l'an deux mille*, Marseille : AgonE, p. 532.

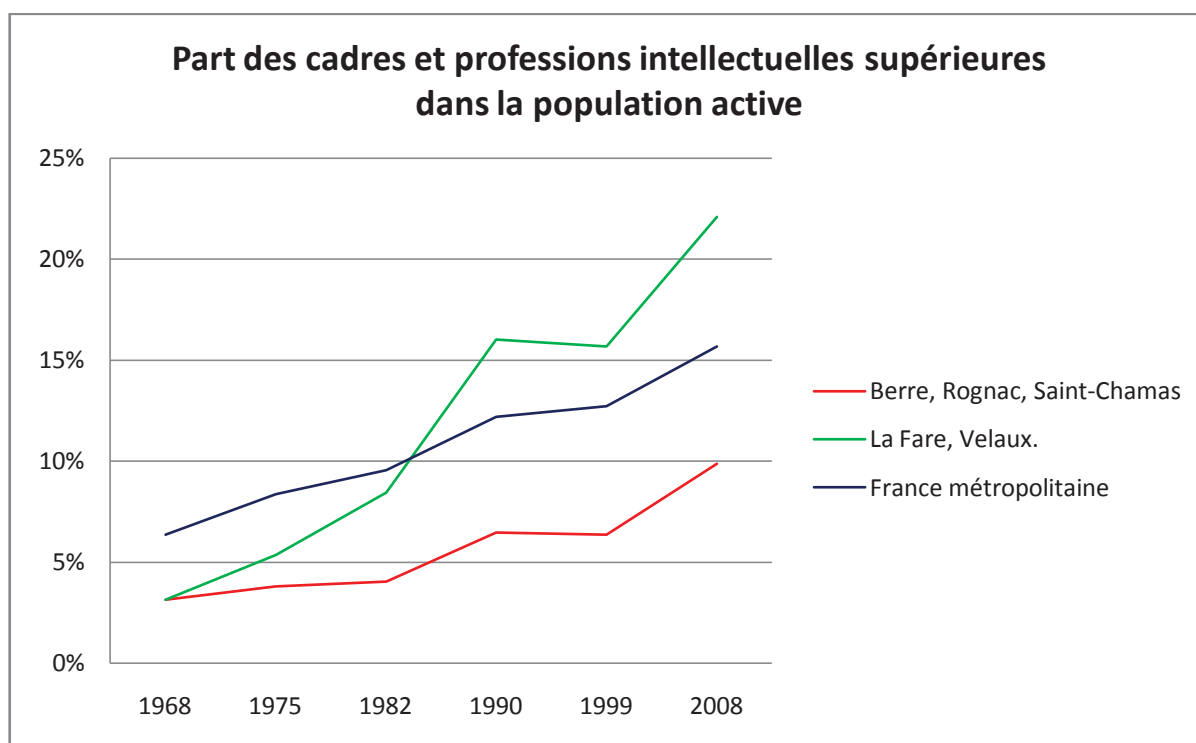
Il s'agit de prévenir la désintégration de la filière pétrochimique du pourtour de l'Étang de Berre et d'œuvrer à sa reconversion vers d'autres secteurs industriels¹⁸⁶.

Représentant 36 % de la population intercommunale, les communes du sud sont celles où le desserrement démographique marseillais s'est exprimé le plus tôt. Ces communes sont aussi celles où la proportion d'ouvriers et d'employés dans la population active est la plus importante de l'intercommunalité. Cependant, la composition sociale de ce territoire industriel n'est pas homogène. Deux groupes de communes se distinguent : celles qui accueillent davantage d'employés et d'ouvriers que la moyenne nationale (Berre l'Étang, Rognac et Saint-Chamas), et celles qui accueillent davantage de classes moyennes et supérieures (Velaux et La Fare-les-Oliviers) (Graphique 7 , Graphique 8). Cette décomposition du bassin sud de l'intercommunalité en deux groupes accueillant des catégories sociales différentes s'observe aussi à travers les revenus médians.



Graphique 7. Sud de la CA-AP : part des ouvriers dans la population active. (Source : Insee, recensements de la population de 1968 à 2008. Champ : actif ayant un emploi et chômeur ayant déjà eu un emploi, âgés de 25 à 54 ans.)

¹⁸⁶ Garnier Jacques, *Un appareil productif en mutation...*, op. cit., p.104 – 109.



Graphique 8. Sud de la CA-AP : part des cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active. (Source : Insee, recensements de la population de 1968 à 2008. Champ : actif ayant un emploi et chômeur ayant déjà eu un emploi, âgés de 25 à 54 ans).

À ces spécificités socio-économiques s’ajoutent des spécificités fonctionnelles. Les communes de Rognac, Berre, Velaux et La Fare-les-Oliviers appartiennent à l’Aire Urbaine d’Aix-Marseille et leur fonctionnement urbain est orienté vers les pôles de l’Est de l’Étang de Berre, Marseille et Aix-en-Provence (Tableau 6, Tableau 7). Ce fonctionnement urbain avait incité, au début des années 1990, les communes de Rognac, Berre l’Étang et Velaux à rejoindre le Syndicat Intercommunal des Transports de l’Est de l’Étang de Berre (SITEEB). Le réseau de transports collectifs mis en place par le SITEEB est polarisé autour de Vitrolles – Marignane, les deux communes qui ont initié la création du syndicat intercommunal¹⁸⁷. La commune de Saint-Chamas connaît un fonctionnement urbain différent des autres communes du sud de l’intercommunalité, que l’on peut d’ailleurs imputer à la géographie physique. La chaîne de La Fare joue un rôle de coupure physique entre Saint-Chamas et les pôles de l’est de l’Étang de Berre (Vitrolles, Marignane). Ainsi, les déplacements des saint-chamasséens sont polarisés vers l’ouest de l’Étang de Berre, c’est-à-dire Miramas et Istres (Tableau 6, Tableau 7).

¹⁸⁷ Par la suite nous nous intéresserons plus spécifiquement à ce syndicat intercommunal.

| Lieu de travail \ Lieu de résidence : | Salon-de-Provence | | Berre-l'Étang | | La Fare les Oliviers | | Rognac | | Saint-Chamas | | Velaux | | Interne au bassin sud de l'Agglopolo | |
|---------------------------------------|-------------------|----|---------------|-----|----------------------|------|--------|------|--------------|-----|--------|-----|--------------------------------------|-----|
| | Flux | % | Flux | % | Flux | % | Flux | % | Flux | % | Flux | % | Flux | % |
| Berre-l'Étang | 118 | 2% | 2073 | 42% | 46 | 1% | 406 | 8% | 29 | 1% | 109 | 2% | 2663 | 54% |
| La Fare les Oliviers | 163 | 6% | 131 | 5% | 669 | 23% | 76 | 3% | 12 | 0% | 84 | 3% | 972 | 33% |
| Rognac | 107 | 2% | 254 | 5% | 54 | 1% | 1156 | 23% | 14 | 0% | 121 | 2% | 1599 | 31% |
| Saint-Chamas | 276 | 9% | 138 | 5% | 16 | 1% | 85 | 3% | 769 | 26% | 12 | 0% | 1020 | 34% |
| Velaux | 60 | 2% | 176 | 5% | 36 | 1% | 148 | 4% | 4 | 0% | 664 | 18% | 1028 | 27% |
| Bassin Sud | 724 | 4% | 2772 | 14% | 821 | 4,2% | 1871 | 9,5% | 828 | 4% | 990 | 5% | 7282 | 37% |

Tableau 6. Les déplacements vers Salon-de-Provence et internes au bassin sud de l'intercommunalité.
Source : recensement de la population, données 2007, fichier détail MIGPRO, calculs auteur.

| Lieu de travail \ Lieu de résidence : | Istres - Miramas (Ouest Etang de Berre) | | Vitrolles - Marnage (Est Etang de Berre) | | Marseille | | Aix-en-Provence | | Total hors bassin sud | | Ensemble | |
|---------------------------------------|---|-----|--|-----|-----------|-----|-----------------|-----|-----------------------|-----|----------|------|
| | Flux | % | Flux | % | Flux | % | Flux | % | Flux | % | Flux | % |
| Berre-l'Étang | 59 | 1% | 892 | 18% | 370 | 7% | 267 | 5% | 2 309 | 46% | 4972 | 100% |
| La Fare les Oliviers | 51 | 2% | 518 | 18% | 327 | 11% | 442 | 15% | 1 936 | 67% | 2908 | 100% |
| Rognac | 54 | 1% | 1 405 | 28% | 852 | 17% | 418 | 8% | 3 494 | 69% | 5093 | 100% |
| Saint-Chamas | 596 | 20% | 288 | 10% | 145 | 5% | 109 | 4% | 1 985 | 66% | 3005 | 100% |
| Velaux | 52 | 1% | 740 | 20% | 564 | 15% | 776 | 21% | 2 744 | 73% | 3772 | 100% |
| Bassin Sud | 812 | 4% | 3 843 | 19% | 2 258 | 11% | 2 012 | 10% | 12 468 | 63% | 19750 | 100% |

Tableau 7. Les déplacements vers l'extérieur du bassin sud. (Source : recensement de la population, données 2007, fichier détail MIGPRO, calculs auteur).

2.2.4. Un leadership communautaire bicéphale

Dans cette intercommunalité périphérique et “*hétérogène*”¹⁸⁸, le tandem Berre-l'Étang et Salon-de-Provence travaille à maintenir la cohésion de ces différents bassins de vie dans une intercommunalité considérée comme fragile. Le sénateur-maire de Berre l'Étang, Serge Andréoni, est une personnalité locale du parti socialiste et l'homme fort de l'intercommunalité. Élu maire de Berre l'Étang en 1989, il ravit là un fief communiste qu'il n'a pas quitté depuis. Durant la décennie 1990, il construit et dirige une structure intercommunale, le multipôle de l'Étang de Berre, avant de devenir premier vice président de la Communauté d'Agglomération Agglopolo Provence, conseiller général, conseiller régional et sénateur. Quant à Michel Tonon, il devient maire de Salon-de-Provence en 2002 à la faveur d'un concours de circonstance. D'une part, dans une ville historiquement dominée par le centre droit, c'est lors d'une quadrangulaire¹⁸⁹ qu'un maire socialiste, le docteur François Blanc, accède à la mairie en 2001. D'autre part, Michel Tonon, adjoint dans cette équipe, devient maire en 2002 suite au décès un an plus tard du maire. Cet ancien joueur de rugby professionnel reconvertis dans la politique, se présente comme tête de liste à l'élection municipale en 2008 sous l'étiquette du parti socialiste, tout en ayant pris soin d'orienter sa liste au centre gauche afin de mieux coller à l'électorat Salonais. Le pari social-centriste est

¹⁸⁸ Estèbe Philippe, *Gouverner la ville mobile*, op. cit..

¹⁸⁹ La quadrangulaire opposera deux partis de droite (RPR ; UDF), un parti d'extrême droite (MNR) et le parti socialiste qui recueillera 26 % des suffrages exprimés.

gagné puisque Michel Tonon est élu maire en 2008 d’une courte tête, 1 000 voix, qu’il a conquis dans les quartiers aisés et traditionnellement de centre droit.

Nous le verrons en matière de déplacement, c’est ce tandem qui pilote l’institution intercommunale. La préservation des intérêts respectifs de ces communes constitue le socle de la coopération intercommunale à la CA-AP. Cette bicéphalie du gouvernement de la CA-AP, est perceptible dans l’ensemble des compétences exercées par l’intercommunalité.

Conclusion : un récit communautaire partitionné, une centralité urbaine balbutiante

Le tandem Berre l’Étang Salon-de-Provence gère une “*intercommunalité de tuyau*”, où la prégnance des anciens regroupements intercommunaux participe à limiter les compétences communautaires, volontairement restreintes à la prise en charge d’un triptyque de grands services : transports, eau et assainissement, gestion des déchets¹⁹⁰. Dès lors, il n’est pas étonnant que la mise en récit de l’identité communautaire soit encore peu avancée et qu’elle se contente, pour l’instant, de superposer les différents récits identitaires intercommunaux préexistants en exposant les valeurs fondamentales (Illustration 6).

Pour autant, la superposition de récits identitaires préexistants engendre certaines redondances, certains points de convergences. Ainsi, la préservation et la valorisation du cadre de vie et des aménités urbaines et paysagères provençales sont les moteurs des récits identitaires du nord de l’intercommunalité et de la “Provence Salonaise”. Rien d’étonnant à cela, ce sont des territoires dont le développement s’appuie essentiellement sur une base résidentielle laquelle est liée aux caractéristiques hédonistiques des territoires. Ce point de convergence va devenir un élément transversal des récits identitaires. La préservation de l’environnement et l’amélioration du cadre de vie vont constituer le point cardinal d’un récit identitaire en construction :

“ Le patrimoine naturel est la richesse la plus précieuse et la plus sensible de notre territoire. Précieuse parce que nos paysages, nos massifs, nos forêts, notre littoral dessinent un cadre de vie de grande qualité sans lequel vivre perdrait de son sens : nous

¹⁹⁰ La Chambre Régionale des Comptes constate d’ailleurs que “jusqu’à présent la CA-AP n’a eu qu’une approche encore réduite dans les autres domaines de compétences communes, y compris dans plusieurs d’entre eux, aménagement de l’espace communautaire, équilibre social de l’habitat, politique de la ville, dont l’exercice a été voulu obligatoire par le législateur”. In Chambre Régionale des Comptes PACA, 2011, *Rapport d’observations définitives sur la gestion de la communauté d’agglomération Salon – Étang de Berre – Durance* (Agglopolie –Provence), p. 3

avons besoin d'habitat, d'économie, de transports, mais personne ne souhaite pour autant que notre développement se fasse au détriment de notre environnement [...] Agglopolé Provence, loin de n'être qu'un découpage territorial, est aussi un grand et beau paysage dans lequel on aime vivre ¹⁹¹»

Pour autant, le maintien et l'amélioration de la qualité de vie ne remettent pas en cause le développement de la base économique productive de l'économie dans le récit communautaire. Au contraire, les édiles locaux mobilisent l'appareil productif dans le récit communautaire. Il s'agit alors de prévenir la désintégration du tissu productif berrois et d'œuvrer à la reconversion et l'articulation territoriale de la base productive.

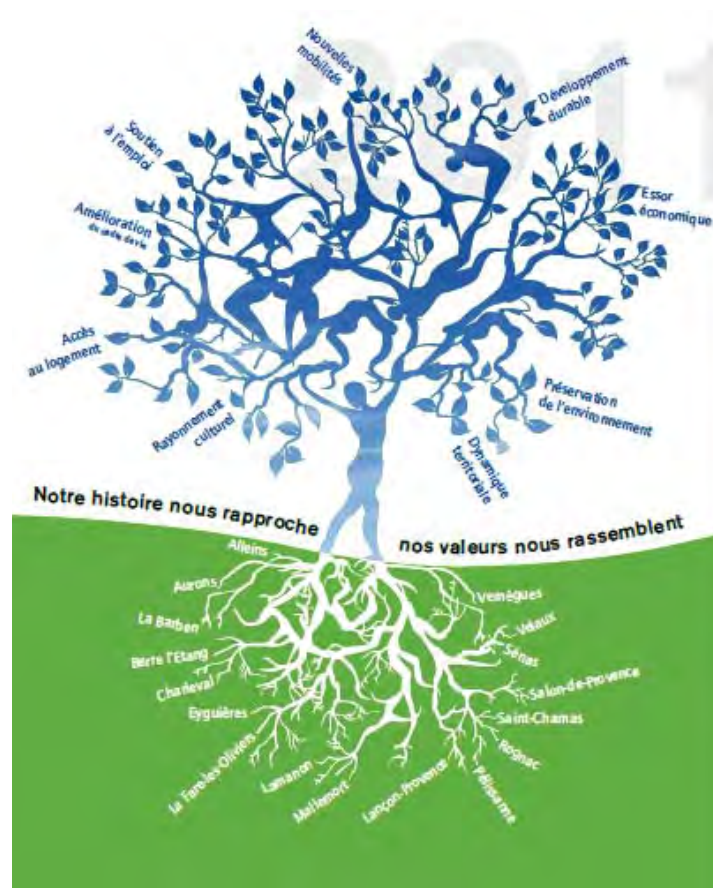


Illustration 6. CA-AP les différentes valeurs du récit identitaire intercommunal en cours de construction.
(Source : Magglopôle, n°8, janvier 2011, p. 2.)

¹⁹¹ Vice président d'Agglopolé-Provence délégué à l'environnement, *Magglopôle*, n°3, mai 2009, p.6.

Conclusion : Des territoires “homogames” et “hétérogames” aux récits identitaires proches

L’intercommunalité aixoise et celle formée autour de Salon-de-Provence / Berre l’Étang, ont tout à la fois des points de divergence et de convergence.

Les points de divergence sont au nombre de trois. Du point de vue de leurs caractéristiques sociales, tout d’abord. L’intercommunalité aixoise se caractérise par une certaine “homogamie” qui fait d’elle un territoire “doré” à l’échelle de la région urbaine ; l’intercommunalité autour de Salon-de-Provence / Berre l’Étang se caractérise par une addition, une superposition de territoires “homogames” dont les caractéristiques sociales sont contrastées. Au centre de ce contraste émerge un territoire de type “doré”, ce qui nous a amené à définir cet espace communautaire comme un territoire “plaqué or”. Deuxièmement, la structure industrielle de ces territoires diffère. D’un côté, l’intercommunalité aixoise élabore une image valorisante et moderne de sa structure industrielle et se présente comme une “*Silicon Valley provençale*”. De l’autre, l’intercommunalité autour de Salon-de-Provence / Berre l’Étang dispose d’une structure industrielle déclinante et marquée par un certain dépassement technologique qui en rend délicat une représentation moderne et valorisante. Finalement, le dernier point de divergence est celui du leadership communautaire. À Aix il est exercé sur un registre “*présidentiel*¹⁹²” par la maire d’Aix-en-Provence ; À Salon-de-Provence / Berre l’Étang, le leadership est bicéphale.

Néanmoins, au-delà de ces divergences, les récits identitaires que forgent ses intercommunalités ont des caractéristiques communes fortes qui tendent à les faire appartenir à un même groupe idéal typique. Il s’agit tout d’abord d’une opposition de ces territoires, notamment à travers leur composition sociale, au déclin marseillais. Ce sont des territoires qui accueillent ces “*hommes de la technique*” qui ont largement participé au renouvellement de la base économique de la région urbaine. Certes, l’intercommunalité aixoise est le lieu de résidence privilégié de ces “*hommes de la technique*” depuis les années 1960, néanmoins, à mesure que s’opère le desserrement démographique de la région urbaine, l’intercommunalité autour de Salon / Berre accueille une part de plus en plus importante de ces “*hommes de la technique*”, notamment dans la “Provence Salonnaise”. Dans les deux cas, l’intercommunalité met en récit cette fonction d’accueil des classes aisées de la région urbaine marseillaise et valorise les aménités paysagères qui constituent le ferment de cette attractivité résidentielle.

¹⁹² Douay Nicolas, 2008, “Quand l’attractivité devient un problème...”, *art. cit.*, p. 107.

Chapitre 3

Des territoires “rouillés”

Introduction

La Communauté d’Agglomération du Pays d’Aubagne et de l’Étoile (CAPAE) et le Syndicat d’Agglomération Nouvelle Ouest Provence (SAN-OP) mettent en récit une histoire commune : ce sont des territoires où s’est exprimé le desserrement industriel du port de Marseille et ses cohortes ouvrières. Le paysage industriel et la population ouvrière forment le socle des récits identitaires de ces deux territoires communautaires. Pour autant, là s’arrêtent les ressemblances qui les unissent. En effet, cette histoire industrielle commune, n’a pas la même temporalité, elle donne lieu à des logiques d’appariement intercommunales bien distinctes et à une composition sociale du territoire fortement différenciée. D’un côté, l’intercommunalité formée autour d’Aubagne est un territoire tourné vers Marseille, dont l’extension industrielle le long de l’Huveaune a fait d’Aubagne une banlieue marseillaise à partir de la seconde guerre mondiale. C’est un territoire périphérique vers lequel se sont tournées les classes moyennes fuyant Marseille dans les années 1960 – 1970 (3.1.). De l’autre, l’intercommunalité autour d’Istres et Fos-sur-Mer forme un espace à la marge de la région urbaine et qui fonctionne en vase clos. C’est un territoire atypique : espace industriel de premier plan de la région urbaine faiblement lié à la structure économique préexistante de l’espace métropolitain. C’est aussi un territoire vers lequel migrent les ouvriers de la sidérurgie lorraine et vers lequel affluent des ouvriers, attirés par la construction d’un complexe industriel dont l’achèvement promet initialement la garantie d’un travail salarié pour plusieurs décennies (3.2.).

3.1. Construire un troisième pôle intercommunal pour faire autrement : la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile (CAPAE)

Introduction

Comme l'ensemble des territoires intercommunaux étudiés, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile (CAPAE) est singulière. Politiquement, l'arène intercommunale est dominée depuis sa création par le parti communiste, c'est là le socle identitaire de cette intercommunalité. Ce fief communiste s'explique partiellement par la progression du tissu industriel marseillais le long de la basse vallée de l'Huveaune depuis le début du XX^{ème} siècle et le développement du bassin minier dans la haute vallée de l'Huveaune. Cette industrialisation draine en effet avec elle un contingent d'ouvrier, qui constitue la base électorale du parti communiste français lors de l'après guerre. Néanmoins, c'est un territoire dont les mutations récentes en font tout à la fois une polarité industrielle à l'échelle de la région urbaine, et une banlieue de Marseille qui accueille des populations relativement aisées, des classes moyennes qui ont fui Marseille à partir de la décennie 1960.

3.1.2. Le développement de la vallée de l'Huveaune : un espace productif et résidentiel

Aubagne et les communes de la CAPAE se situent à l'Est de Marseille, le long de la vallée l'Huveaune. Ce fleuve est une brèche naturelle qui ouvre vers l'Est la ceinture de colline entourant Marseille. Très tôt, la vallée de l'Huveaune fixe ainsi le tracé des voies de communication vers l'arrière-pays et guide le développement urbain marseillais à destination de l'Est (Illustration 7.). Depuis la fin du XIX^{ème} siècle, la vallée de l'Huveaune s'urbanise progressivement, et dès le début du XX^{ème} siècle la partie basse de la vallée de l'Huveaune devient une banlieue de Marseille où s'installe des contingents d'ouvriers employés par les industries marseillaises nouvellement implantées le long de l'Huveaune¹⁹³. La seconde partie du XX^{ème} siècle est une période de mutation de l'appareil industriel et de la composition sociale du territoire.

¹⁹³ Roncayolo Marcel, 1952, "Évolution de la banlieue marseillaise dans la Basse Vallée de l'Huveaune", *Annales de géographie*, 61/327, p. 342 – 356.

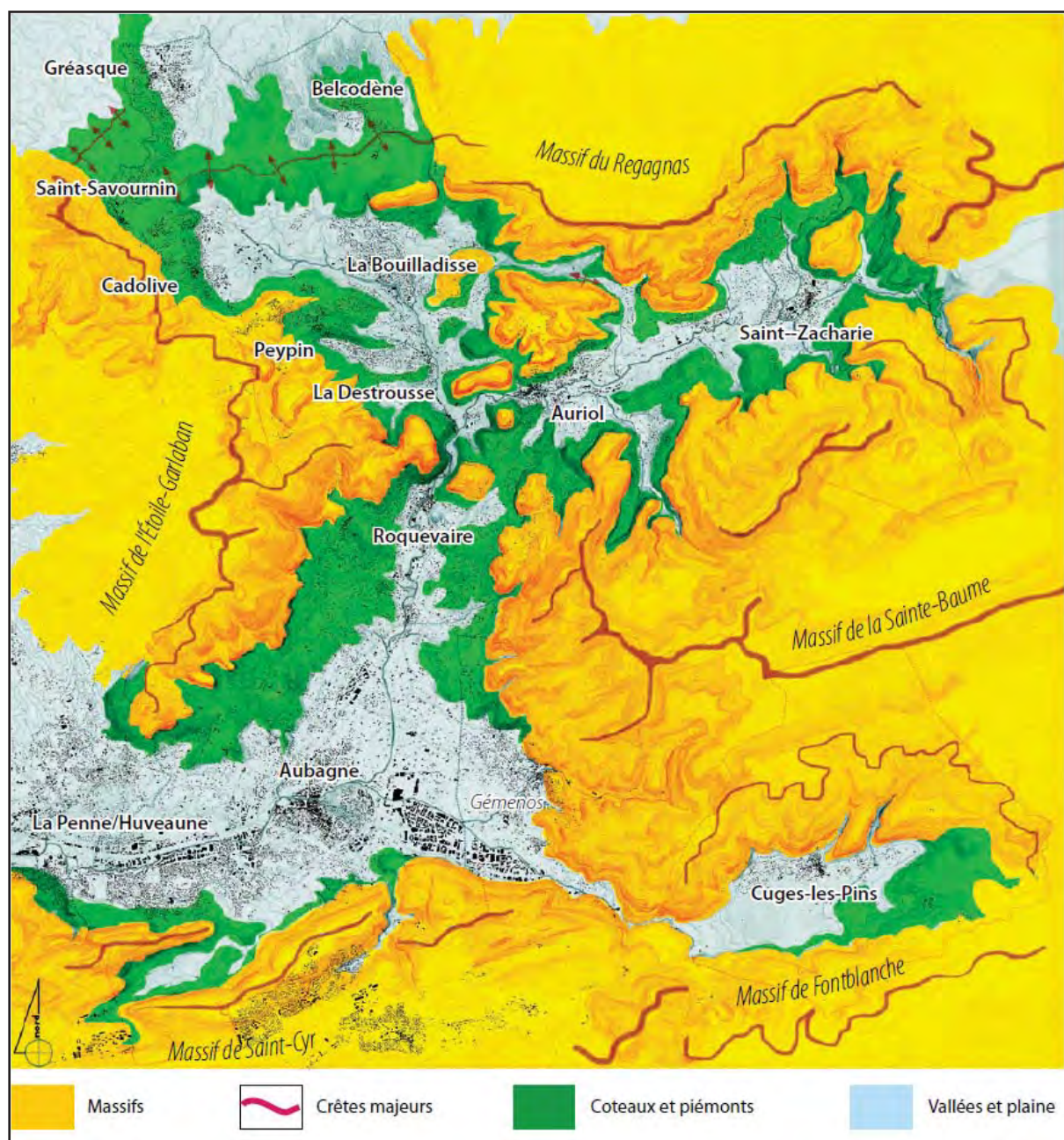


Illustration 7. La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, enserrée par des massifs. (Source : Diagnostic général du SCOT de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile et de la commune de Gréasque, p. 26.)

Un espace productif aux influences marseillaises, puis aixoises

Le développement du tissu industriel marseillais en direction d'Aubagne commence dès les années 1875 avec l'industrialisation de la basse vallée de l'Huveaune. C'est là le second couloir d'extension du district industrialo-portuaire marseillais, après son extension le long du littoral en direction du nord, en direction de l'Estaque. Le développement des axes de transports collectifs, et notamment du tramway incite plusieurs industriels à implanter leurs usines dans la basse vallée de l'Huveaune. Comme ailleurs sur le territoire marseillais, les

industries agroalimentaires (Rivoire et Carret, Brasserie Phénix...) et la métallurgie (Coder à Saint-Marcel, Société d'électrochimie à la Barasse...) emploient l'essentiel du contingent ouvrier (Figure 3)¹⁹⁴. Le tissu industriel de la basse vallée de l'Huveaune se densifie progressivement jusqu'après la seconde guerre mondiale et remonte alors progressivement la vallée de l'Huveaune, certains petits établissements s'installant à La Penne-sur-Huveaune.

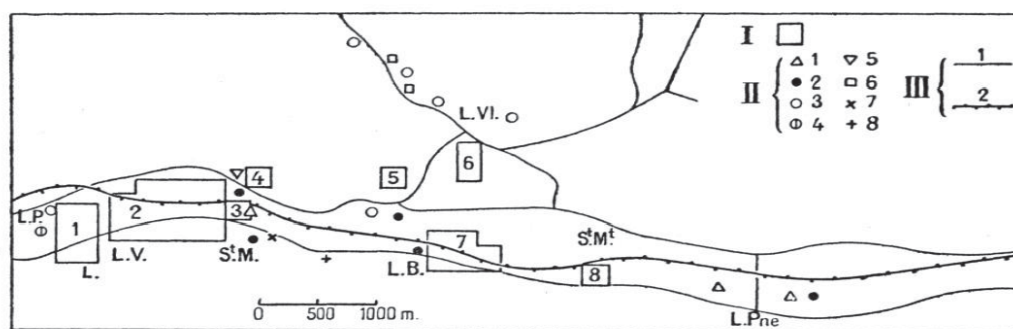


FIG. 2. — RÉPARTITION DE L'EMPLOI INDUSTRIEL (groupe de Saint-Marcel - La Valentine).
Échelle, 1 : 80 000.

I. Groupement de 100 ouvriers. Les établissements industriels sont désignés dans la carte par les chiffres : 1, Rivoire et Carret ; 2, Coder ; 3, Biscuiterie Prior ; 4, Cartonnerie Saint-Charles ; 5, Tuileries de Saint-Marcel ; 6, Brasserie Phénix ; 7, Electro-chimie ; 8, Fabrique de tuyaux. — II. Groupements de 10 à 50 ouvriers : 1, métallurgie, mécanique ; 2, produits chimiques ; 3, minoteries, semouleries ; 4, industries alimentaires diverses ; 5, verrerie ; 6, papeteries-cartonneries ; 7, fabrique de meubles ; 8, filature de cocons de soie. — III. Voies de communication : 1, routes ; 2, chemin de fer. — Se reporter, pour les noms complets des localités, à la figure 3 ci-contre.

Figure 3. Emploi industriel dans la basse vallée de l'Huveaune. (Source : M. Roncayolo, *Évolution de la banlieue marseillaise dans la basse vallée de l'Huveaune, annales de géographie, art. cit. p. 346.*)

Après une période de densification le long de la basse vallée de l'Huveaune, le tissu industriel marseillais poursuit sa progression en direction d'Aubagne. L'achèvement de l'autoroute Est reliant Marseille à Aubagne au début des années 1960 joue là un rôle primordial. Aubagne jusqu'à lors trop éloignée de Marseille pour accueillir ses industries va tirer pleinement partie de l'amélioration des conditions de circulations induite par l'achèvement de l'autoroute. À la fin des années 1960 la zone industrielle des "Paluds" est créée. Elle est située à proximité immédiate d'un échangeur autoroutier et éloignée du centre urbain afin de disposer d'importantes réserves foncières.

En 1980, la fermeture des chantiers navals de La Ciotat aura, paradoxalement, des répercussions majeures sur la mutation et le développement de l'activité industrielle aubagnaise. La fermeture des chantiers navals donne lieu à la création de zones d'entreprises à la fiscalité avantageuse dans les communes de La Ciotat, Gémenos et Aubagne, afin de

¹⁹⁴ Roncayolo Marcel, 1952, "Évolution de la banlieue marseillaise...", *art. cit.*

contrebalancer la perte d’emploi ouvrier¹⁹⁵. Attirées initialement par un important foncier disponible et une bonne accessibilité autoroutière, les entreprises le sont alors par les avantages fiscaux qu’induit la création des zones d’entreprises en 1987. Dès lors, une part importante des industries qui se localisent sur la zone industrielle d’Aubagne-Gémenos proviennent de Marseille ou d’essaimage de la zone de Rousset. Les années 1990 sont celles d’un développement de l’activité industrielle sur Aubagne et l’insèrent dans le tissu industriel de la microélectronique provençale¹⁹⁶. Ce dynamisme industriel fait d’Aubagne et sa communauté d’agglomération un territoire créateur d’emploi industriel “dans un contexte de désindustrialisation”¹⁹⁷.

Ce développement continu du secteur industriel le long de l’Huveaune durant le XX^{ème} siècle fait d’Aubagne et de sa communauté d’agglomération l’un des cinq pôles économiques majeurs de la région urbaine marseillaise.

Un espace résidentiel aisé, tourné vers Marseille

Enfermée entre les pôles productifs d’Aix et Marseille et le Var touristique, la Communauté d’Agglomération du Pays d’Aubagne et de l’Étoile “subit les influences contradictoires de ces trois ensembles”¹⁹⁸. Cette contradiction fait de ce territoire industriel un espace résidentiel accueillant aujourd’hui des populations plutôt aisées.

Dans la première partie du XX^{ème} siècle, le desserrement démographique marseillais concerne exclusivement les communes de la basse vallée de l’Huveaune, jusqu’à la Penne-sur-Huveaune. Lié à l’extension du tissu industriel marseillais, ce desserrement concerne essentiellement des ouvriers¹⁹⁹. À partir de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, le desserrement démographique marseillais s’étend jusqu’à la haute vallée de l’Huveaune quand les cadres

¹⁹⁵ Morel Bernard, 2000, “Marseille : la naissance d’une métropole.” *art. cit.*, p. 494 – 495.

¹⁹⁶ Rychen Frédéric & Zimmermann Jean-Benoît, 2001, “Une approche territoriale du développement industriel : la microélectronique dans l’Aire Métropolitaine Marseillaise”, *Revue d’Économie Régionale et Urbaine*, n°1, février, p. 118.

¹⁹⁷ Le Schéma de COhérence Territorial consacre un titre à ce sujet : “ **Des emplois industriels maintenus dans un contexte de désindustrialisation.** La tertiarisation de l’économie a réduit le poids de l’industrie qui ne représente plus que 11% des emplois du territoire en 2008, contre 24% en 1975. Ce recul est toutefois relatif puisque les emplois industriels ont légèrement augmenté (+ 550) alors que l’aire urbaine s’est désindustrialisée (- 30 000 emplois). La désindustrialisation a d’abord concerné Marseille dont les industries ont été repoussées vers les territoires périphériques qui ont offert d’importantes opportunités foncières ainsi que des conditions d’accessibilité très favorables liées au réseau autoroutier.” AGAM, 2012, Rapport de présentation du diagnostic général du SCOT du Pays d’Aubagne et de l’Étoile et de la commune de Gréasque, p. 19.

¹⁹⁸ Morel Bernard, 2000, “Marseille : la naissance d’une métropole”, *art. cit.*, p. 495.

¹⁹⁹ Roncayolo Marcel, 1952, “Évolution de la banlieue marseillaise...” *art. cit.*, p. 348.

marseillais et la classe moyenne marseillaise délaissent le centre au profit des périphéries d'Aix-en-Provence, d'Aubagne et de La Ciotat. Certaines communes de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile voient ainsi leur population multipliée par plus de quatre entre 1962 et 2006. À partir de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, l'ensemble du territoire de la CAPAE devient progressivement un espace résidentiel marseillais privilégié des classes moyennes et supérieures.

| | Répartition spatiale de la croissance démographique entre 1962 et 1968 | | Répartition spatiale de la croissance démographique entre 1968 et 1975 | | Répartition spatiale de la croissance démographique entre 1975 et 1982 | | Répartition spatiale de la croissance démographique entre 1982 et 1990 | | Répartition spatiale de la croissance démographique entre 1990 et 1999 | | Répartition spatiale de la croissance démographique entre 1999 et 2006 | | Taux de croissance annuel moyen de la population entre 1962 et 2006 | Taux de variation de la population entre 1962 et 2006 |
|-----------------------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|------|---|---|
| Aubagne | 6727 | 74% | 5657 | 62% | 4986 | 40% | 2539 | 22% | 1538 | 15% | 2044 | 26% | 2% | 111% |
| Auriol | 259 | 3% | 278 | 3% | 1944 | 16% | 1566 | 13% | 2673 | 25% | 1981 | 25% | 3% | 317% |
| Belodène | 84 | 1% | 132 | 1% | 215 | 2% | 323 | 3% | 569 | 5% | 263 | 3% | 6% | 1195% |
| La Bouilladisse | 244 | 3% | 272 | 3% | 886 | 7% | 998 | 9% | 789 | 8% | 657 | 8% | 3% | 224% |
| Cadolive | -13 | - | -13 | - | 127 | 1% | 387 | 3% | 461 | 4% | 38 | 0% | 1% | 87% |
| Cuges-les-Pins | 324 | 4% | -151 | - | 593 | 5% | 780 | 7% | 1099 | 10% | 835 | 10% | 3% | 314% |
| La Destrousse | 108 | 1% | 351 | 4% | 550 | 4% | 515 | 4% | 219 | 2% | 216 | 3% | 3% | 262% |
| La Penne-sur-Huveaune | 753 | 8% | 806 | 7% | 687 | 6% | 97 | 1% | 126 | 1% | 148 | 2% | 1% | 65% |
| Saint-Savournin | -64 | - | 20 | 0% | 449 | 4% | 504 | 4% | 465 | 4% | 417 | 5% | 2% | 151% |
| Roquevaire | 446 | 5% | 1188 | 13% | 577 | 5% | 1442 | 12% | 792 | 8% | 466 | 6% | 2% | 144% |
| Peypin | 61 | 1% | 653 | 7% | 611 | 5% | 1526 | 13% | 801 | 8% | 303 | 4% | 3% | 303% |
| Saint-Zacharie | 141 | 2% | 33 | 0% | 674 | 5% | 1018 | 9% | 960 | 9% | 562 | 7% | 3% | 252% |
| CAPAE | 9125 | 100% | 9180 | 100% | 12279 | 100% | 11695 | 100% | 10492 | 100% | 7980 | 100% | 2% | 152% |

Tableau 8. Evolution démographique de la CAPAE. (Source : données harmonisées du recensement 1968 - 2006 et recensement 1962. Traitement : auteur.)

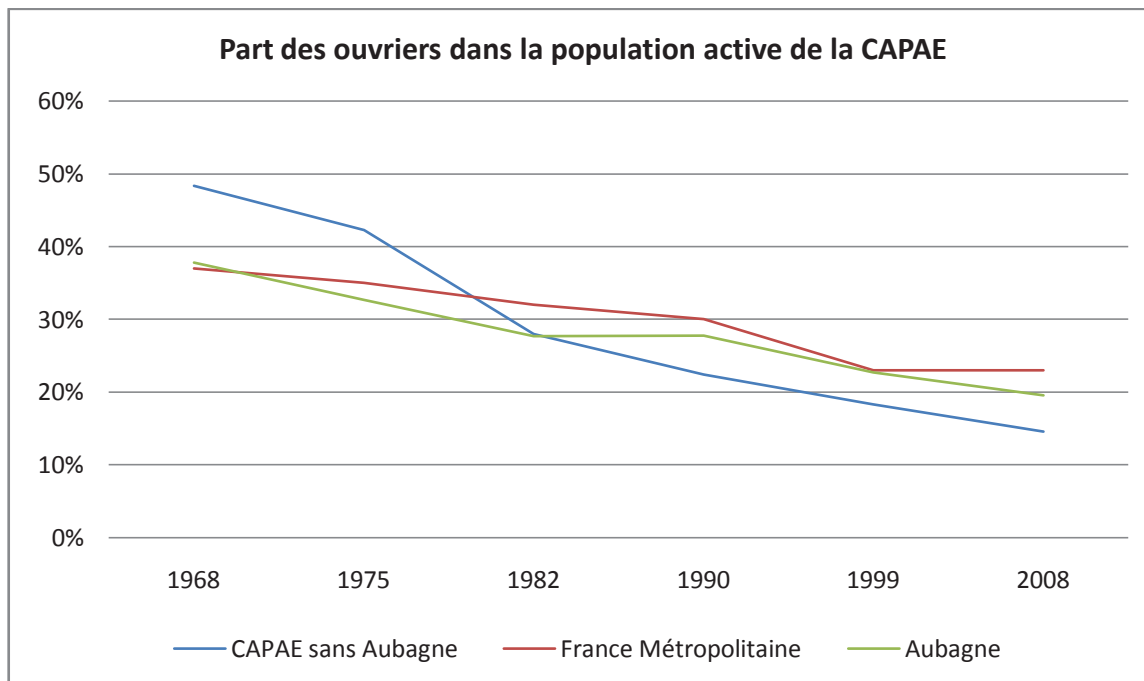
La facette résidentielle de ce territoire est perceptible à travers l'orientation des navettes domicile-travail. La commune qui polarise ces navettes n'est pas Aubagne, mais Marseille. Cette polarisation des déplacements domicile-travail vers Marseille dans un premier temps et vers Aubagne dans un second temps révèle bien la fonction résidentielle de ce territoire (Tableau 9).

| | | Individus travaillant à... | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------------|----------------------------|-----|-----------------|-----|---------|-----|--------------------|-----|--------|-----|----------------|-----|------------|-----|
| | | Marseille | | Aix-en-Provence | | Aubagne | | Penne-sur-Huveaune | | Auriol | | Cuges les Pins | | Roquevaire | |
| | | Flux | % | Flux | % | Flux | % | Flux | % | Flux | % | Flux | % | Flux | % |
| Individus résidant à... | Aubagne | 5 236 | 30% | 346 | 2% | 8 565 | 49% | 252 | 1% | 102 | 1% | 27 | 0% | 143 | 1% |
| | Penne-sur-Huveaune | 1 125 | 45% | 48 | 2% | 543 | 22% | 419 | 17% | 4 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| | Auriol | 1 641 | 33% | 110 | 2% | 875 | 17% | 49 | 1% | 1 179 | 24% | 0 | 0% | 156 | 3% |
| | Cuges les Pins | 688 | 32% | 44 | 2% | 417 | 20% | 28 | 1% | 4 | 0% | 456 | 21% | 4 | 0% |
| | Roquevaire | 1 153 | 33% | 117 | 3% | 744 | 21% | 4 | 0% | 53 | 2% | 4 | 0% | 794 | 23% |
| | Saint-Zacharie | 647 | 32% | 40 | 2% | 314 | 15% | 20 | 1% | 109 | 5% | 0 | 0% | 24 | 1% |
| | CC Etoile | 2 167 | 23% | 1 372 | 15% | 1 043 | 11% | 119 | 1% | 172 | 2% | 554 | 6% | 136 | 1% |
| Total | | 12 657 | 30% | 2 077 | 5% | 12 501 | 30% | 891 | 2% | 1 623 | 4% | 1 041 | 2% | 1 273 | 3% |

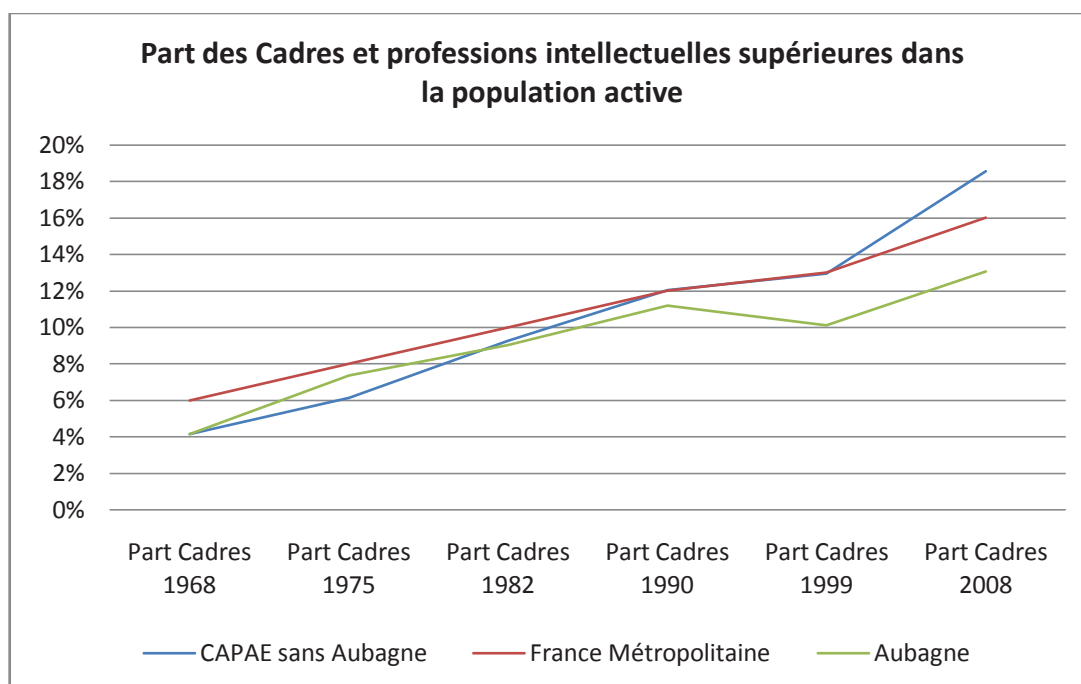
Tableau 9. Polarisation des navettes domicile-travail. (Source : recensement de la population, données 2007, fichier détail MIGPRO, calculs auteur.)

Du point de vue de sa structure sociale, ce territoire se caractérise par une opposition entre un espace central (Aubagne et La Penne sur Huveaune) ouvrier et une périphérie relativement homogène qui accueille des populations de cadres et des professions intermédiaires. La

CAPAE est un ensemble social assez hétérogène, c’est une intercommunalité périphérique “hétérogène” du point de vue de sa composition sociale. (Graphique 9, Graphique 10).



Graphique 9. Part des ouvriers dans la population active de la CAPAE. (Source : Insee, recensements de la population de 1968 à 2008. Champ : actif ayant un emploi et chômeur ayant déjà eu un emploi, âgés de 25 à 54 ans.)



Graphique 10. Part des cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active de la CAPAE. (Source : Insee, recensements de la population de 1968 à 2008. Champ : actif ayant un emploi et chômeur ayant déjà eu un emploi, âgés de 25 à 54 ans.)

3.1.1. La spécificité de l'intercommunalité aubagnaise : une institution dominée par le parti communiste

Le site internet de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile donne le ton : l'institution intercommunale y est présentée comme une “coopérative de douze communes”. Cette sémantique communicationnelle a un sens et résume le positionnement politique, à l'échelle métropolitaine, de l'intercommunalité.

L'originalité de l'intercommunalité aubagnaise apparaît dès sa création, au début de l'année 1993. Les communes d'Aubagne, Cuges-les-Pins, La-Penne-sur-Huveaune, et Roquevaire créent la Communauté de Ville Garlaban Huveaune Sainte-Beaume (GHB), la commune d'Auriol intégrera l'intercommunalité au cours de l'année 1993. L'originalité de ce regroupement est tout d'abord institutionnelle : la communauté de villes est une forme de coopération intercommunale fortement intégrée, aux compétences étendues qui ne connaîtra que peu de succès à l'échelle nationale²⁰⁰. L'ensemble des communes aux alentours d'Aubagne avaient été conviées aux réunions préparant la création de l'intercommunalité. Nombreux sont les maires qui ont refusé de participer à la création de la communauté de ville du fait de l'intégration qu'exigeait ce statut juridique. Ensuite, seconde originalité de ce regroupement, et non des moindres, l'ensemble des communes qui s'associent pour créer la communauté de ville sont gouvernées par des maires communistes. Cette appartenance à une famille politique commune facilite la création de la communauté de ville. C'est aussi un ingrédient identitaire fort de cette structure intercommunale. D'autant plus que ces communes s'inscrivent alors en opposition vis-à-vis de la politique nationale du parti communiste laquelle rejette l'intercommunalité.

| Commune | Affiliation partisane du maire |
|-----------------------|--------------------------------------|
| Aubagne | PCF depuis 1963 |
| Auriol | PCF de 1971 à 2001, PS depuis 2001 |
| Cuges-les-Pins | PCF depuis 1983 |
| La Penne Sur Huveaune | PCF depuis 1985 |
| Roquevaire | PCF depuis 1971 (UMP de 2001 à 2008) |

Tableau 10. CAPAE : affiliation partisane des maires créant la communauté de ville GHB.

²⁰⁰ Durant la décennie 1990, seulement cinq communautés de villes seront créées en France.

Au premier janvier 2000, la communauté de ville se transforme en une communauté d'agglomération, une nouvelle commune adhère alors au groupement : Saint-Zacharie. Ensuite, à partir de l'année 2001, l'évolution spatiale de la communauté d'agglomération Garlaban Huveaune Sainte-Beaume a toutes les caractéristiques d'un feuilleton télévisé fait de multiples rebondissements. Les événements liés à l'extension du périmètre communautaire qui se sont déroulés durant la première partie de la décennie 2000 ont fortement marqué le récit identitaire intercommunal.

Tout commence avec l'avortement d'une coopération intercommunale à l'échelle du bassin minier de Provence. Cette intercommunalité aurait été créée autour de Gardanne, de la CC Lou Pais de l'Estello et dou Merlançoun et la CC Monts Auréliens Sainte-Victoire (Carte 4, p. 61). L'intégration de la CC Monts Auréliens Sainte-Victoire à la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix lors de sa création en janvier 2001 met un terme à ce projet. La Communauté d'Agglomération GHB devient alors la seule opportunité permettant de constituer une grande intercommunalité communiste à l'échelle de la région urbaine. La création de cette structure intercommunale permettrait de constituer un troisième pôle puissant dans une région urbaine où deux grands territoires, la CU de Marseille et la CA du Pays d'Aix, s'accaparent le leadership politique métropolitain. Alors que la CA GHB souhaite exister sur la scène métropolitaine, elle manifeste sa volonté d'élargir son territoire dès 2001. L'idée est d'élargir l'assise spatiale de la CA GHB tout en renforçant son ancrage partisan afin de *“constituer un puissant pôle de développement aux côtés de la Communauté urbaine de Marseille et de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix-en-Provence”*²⁰¹

Pour asseoir sa position spatiale et son ancrage partisan, la CA GHB n'a qu'une option : intégrer la commune de Gardanne, fief communiste depuis 1977. De fait, cette dernière manifeste rapidement sa volonté de rejoindre l'intercommunalité aubagnaise. Gardanne a peur d'être marginalisée au sein d'une intercommunalité aixoise dont la tradition social-centriste a toujours laissé peu de place aux alliances avec le parti communiste²⁰². D'ailleurs, l'intercommunalité aixoise ne souhaite pas intégrer ce bastion communiste²⁰³. Cependant, pour qu'un regroupement entre la CA GHB et Gardanne soit possible il est nécessaire que l'ensemble des communes de la CC Lou Pais de l'Estello et dou Merlançoun (CC de l'Étoile)

²⁰¹ J. Tardito, président de la CAPAE cité dans Douay Nicolas, 2007, *La planification métropolitaine à l'épreuve de la métropolisation...*, op. cit., p. 165 – 166.

²⁰² Oppenheim Jean-Pierre, 1981, “Facteurs de déclin et facteurs de résistance des stratégies social-centriste au niveau local : le cas d'Aix-en-Provence”, art. cit., p. 929.

²⁰³ À reculons, Gardanne est intégrée à l'intercommunalité aixoise le 1^{er} janvier 2014.

adhèrent à la Communauté d'Agglomération aubagnaise (Carte 4, p. 61). En effet, la continuité territoriale entre Gardanne et l'intercommunalité aubagnaise est assurée par les 20 mètres de frontière communale qu'ont en commun les communes de Gréasque et Gardanne.

Le président de la CC de l'Étoile soutient la création de ce nouveau territoire intercommunal. Mais deux communes de cette intercommunalité s'y opposent : Cadolive et Gréasque. Toutes deux préféreraient rejoindre la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix puisque leur fonctionnement urbain est orienté vers la polarité aixoise. Le préfet, lui aussi opposé à ce projet de regroupement entre la CA-GHB et la commune de Gardanne, fait part de sa position à M. Mei, maire de Gardanne²⁰⁴, et M. Belviso alors président de la CA-GHB²⁰⁵.

Malgré son opposition, le préfet ne prend aucune décision quant à l'extension du périmètre de la CAPAE et à l'intégration de Gardanne dans une intercommunalité²⁰⁶. Il se contente de signaler, par lettre, que le regroupement ne lui paraît pas pertinent. Face à cette ambiguïté du représentant de l'État, les élus locaux s'organisent. Ils tentent par divers moyens, et à travers des stratégies bien échafaudées, d'acculer l'État à créer ce territoire intercommunal : construction d'un projet de territoire, mise en place d'un conseil de développement, élaboration d'un contrat d'agglomération²⁰⁷... Malgré deux années d'affrontements réguliers sur cette question, le représentant de l'État ne cède pas. L'intercommunalité d'Aubagne à Gardanne, tant espérée par les édiles locaux, ne voit pas le jour. Néanmoins, un compromis se dessine progressivement : un périmètre de SCOT regroupant la CA GHB et la CC de l'Étoile

²⁰⁴ *“L'idée d'un rattachement à la communauté GHB ne me paraît pas pertinente. Elle se heurte à un problème de continuité territoriale du fait de l'opposition renouvelée de deux communes de la communauté de l'Étoile. Par ailleurs, les éléments objectifs de solidarité de Gardanne avec Aubagne restent très faibles. (...) En revanche, il est clair que ces liens (transport domicile-travail, santé, culture, développement économique) ne font avec le temps que se renforcer avec le bassin de vie d'Aix.”* Lettre de M. le préfet de région à M. Mei, maire de Gardanne, cité dans Douay Nicolas, 2007, *La planification métropolitaine à l'épreuve de la métropolisation...*, op. cit., p. 165.

²⁰⁵ *“Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer publiquement, la commune de Gardanne compte tenu de sa situation géographique par rapport au territoire de la communauté d'agglomération du pays d'Aix et à la Chaîne de l'Etoile, ainsi que les relations économiques et sociales qu'elle entretient avec l'aire aixoise, a vocation à intégrer la communauté d'agglomération du Pays d'Aix et non la communauté d'agglomération GHB.”* Lettre de M. le préfet de région à M. Belviso, président de la CA GHB, 23 avril 2003, cité par M. Niel lors du conseil communautaire de la CA GHB du 6 novembre 2003, procès verbal du conseil communautaire du 6 novembre 2003, p. 6.

²⁰⁶ L'application de la loi Chevènement accordait au préfet des pouvoirs importants. Ce dernier pouvait étendre le périmètre d'une intercommunalité à des communes qui ne souhaitaient pas intégrer un regroupement.

²⁰⁷ Selon l'article 26 de la loi Voynet, le contrat d'agglomération ne peut être réalisé que par des communes appartenant à un même EPCI à fiscalité propre ou, à titre exceptionnel, par des communes non membres d'un groupement à fiscalité propre et un EPCI à fiscalité propre. En signant un contrat d'agglomération, les parties prenantes s'engagent alors à se regrouper en un même EPCI à fiscalité propre avant la fin du contrat d'agglomération.

est validé par le préfet. L’extension de ce périmètre vers Gardanne est toutefois refusée par le préfet. Fin 2006, les communes de la CC Lou Pais de l’Estello et dou Merlançoun qui désirent rejoindre la CA GHB seront autorisées à le faire au 1^{er} janvier 2007. Les péripéties liées à la construction du territoire de la CAPAE ont duré six années et ont largement mobilisé les élus locaux (Figure 4.).

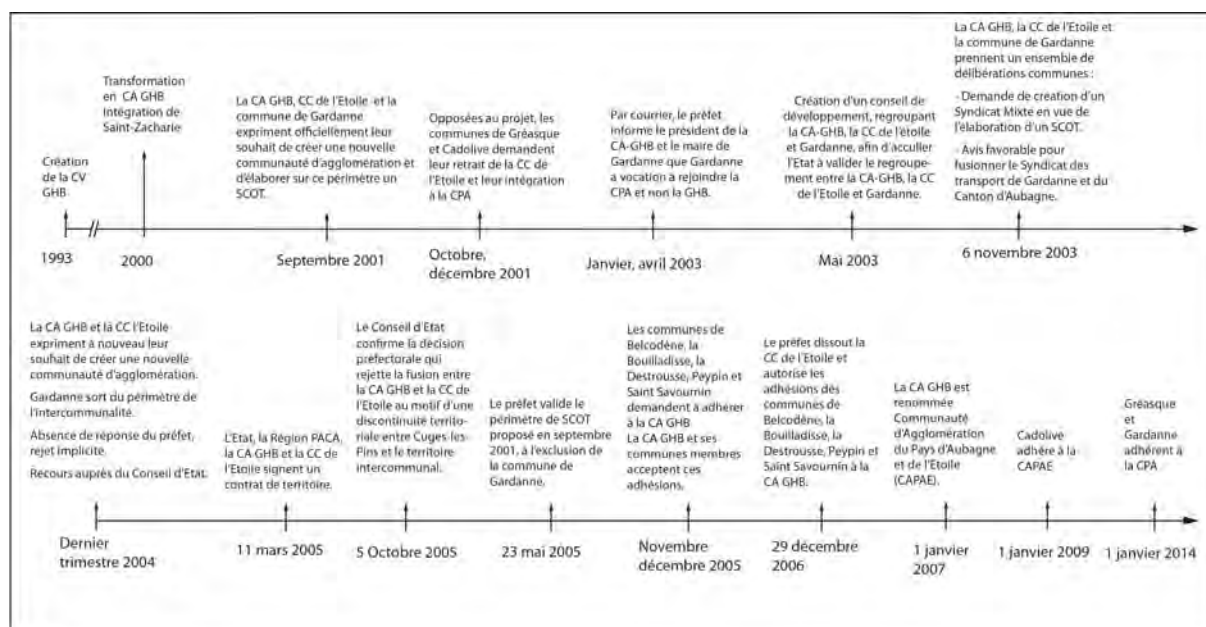


Figure 4. Chronologie d’une lutte pour l’extension du périmètre de la CA-GHB.

Cette période de lutte pour l’extension du territoire intercommunal allant de 2001 à 2007, est aussi celle d’une politisation accrue de l’arène intercommunale. L’opposition de droite, alors emmenée par le maire de Roquevaire, fera front contre le projet d’extension de l’intercommunalité alors qualifiée de “Coco-land”. Les procès verbaux des conseils communautaires donnent le ton : on y parle majorité politique, opposition, partis politiques, alliances politiques :

“M. Belviso : je ne puis m’empêcher de citer Jean-Pierre Raffarin, le Premier Ministre, - (je devrais dire le dernier des ministres, si l’on en croit les sondages). [...]

Mme Barthelemy : Monsieur le Président BELVISO, permettez moi d’abord de vous dire, puisque vous avez traité le premier ministre de dernier des ministres, permettez moi de vous dire que vous êtes le représentant du dernier des partis politiques.” [...]

“Mme Barthélemy : Nous serons d’ailleurs attentifs aux votes qui seront exprimés ici par les élus socialistes de GHB, quand on sait que les conseillers municipaux socialistes de Gardanne sont franchement hostiles au rapprochement avec

Aubagne et qu'ils ont d'ailleurs le 25 septembre 2003 voté contre l'adhésion au SITCA et contre la fusion de la Mission locale du bassin minier avec celle du pays d'Aubagne. [...]

*M. Anglaret : Je voulais simplement rassurer Mme BARTHELEMY qui s'inquiétait de la position des socialistes, et je ne parle qu'au nom des socialistes de Cuges-les-Pins, car je les représente. Effectivement, si nous sommes avec le Parti communiste comme vous aimez le dire, nous sommes surtout avec des hommes et des personnes qui travaillent, dans le sens où nous avons les mêmes idéaux de travail.*²⁰⁸

*“M. Pittera : Malgré les déboires que vous avez eus jusqu'à présent, vous faites encore ce soir une tentative pour réunir la Communauté de communes de l'Étoile et la Communauté d'Agglomération GHB, en vue bien sûr, et là personne n'est dupe, d'un rapprochement futur avec Gardanne. Nous avons sans cesse dénoncé l'incohérence d'un tel territoire qui n'a que pour seul objectif de créer un « bastion politique communiste »*²⁰⁹*.”*

Cette politisation de la question dépasse d'ailleurs l'arène intercommunale : l'opposition de droite fait front commun aux conseils communautaires de la CA, de la CC et au conseil municipal de Gardanne. Dans ces arènes, elle prononcera le même discours contre le projet d'intercommunalité d'Aubagne à Gardanne. Cette politisation de l'arène intercommunale est aujourd'hui bien ancrée : à la traditionnelle présentation des élus selon leur commune d'appartenance, il est aujourd'hui proposé une présentation de ces mêmes élus par groupes politiques (Figure 5). Ces derniers disposants mêmes d'un espace d'expression sur le site internet de l'intercommunalité.

²⁰⁸ Échanges entre la majorité et une représentante de l'opposition lors du conseil communautaire du 6 novembre 2003, procès verbal du conseil communautaire du 6 novembre 2003, p. 4 – 12.

²⁰⁹ Intervention de M. Pittera, conseiller communautaire d'Aubagne, Groupe d'opposition “Alliance pour le renouveau du Pays d'Aubagne”, procès verbal du conseil communautaire du 16 décembre 2004, p. 4 – 5.

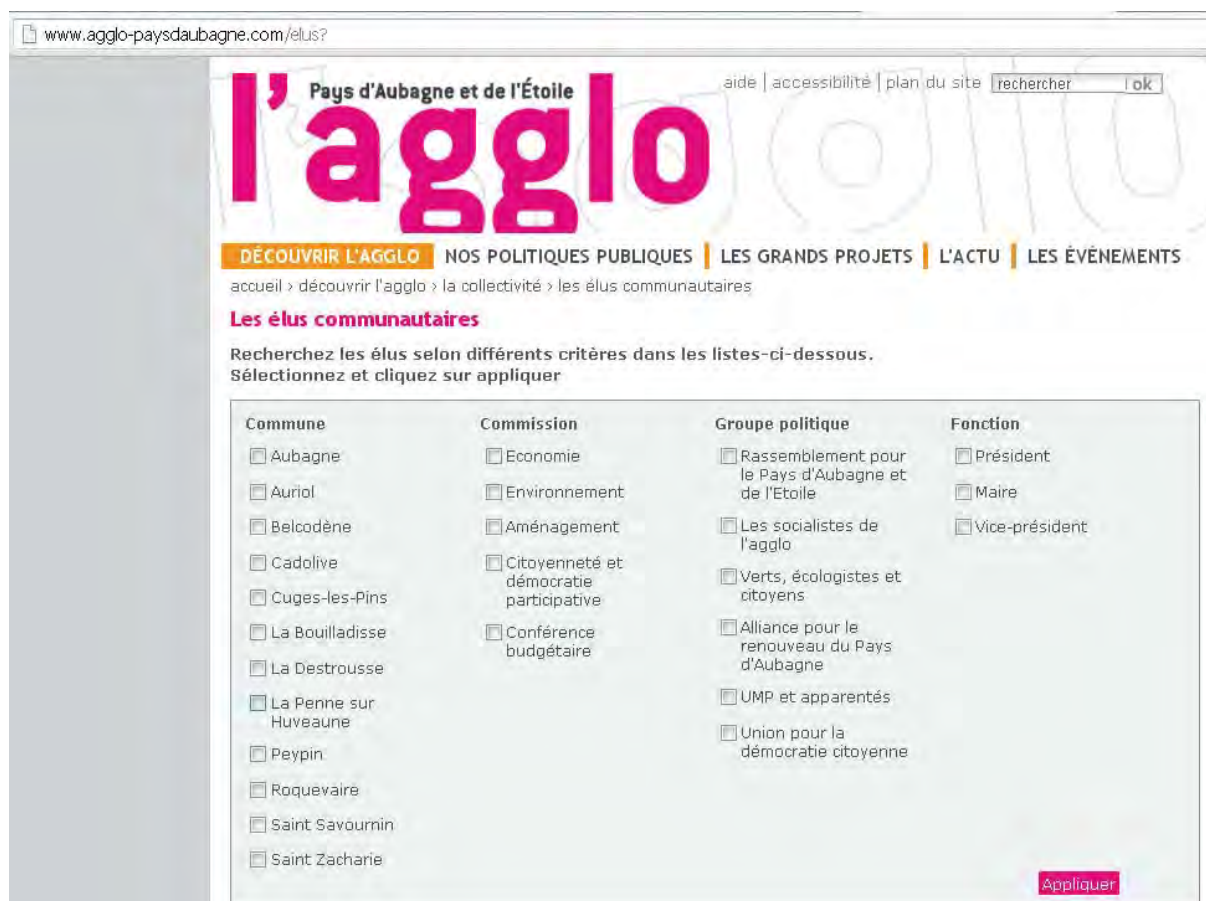


Figure 5. Une présentation des élus par groupe politique, capture d'écran du site internet de la CAPAE, mars 2013.

Conclusion : une intercommunalité “hétérogame” dominée par le parti communiste français

Cette intercommunalité périphérique productivo-résidentielle se caractérise par une certaine “*hétérogamie*” sociale entre un espace central à l’histoire populaire et industrielle et une périphérie socialement homogène accueillant des catégories sociales plutôt aisées. Selon ces caractéristiques sociales, ce territoire communautaire se retrouve donc dans une situation intermédiaire vis-à-vis de nos idéaux types. Les caractéristiques sociales de ce territoire le rapprochent d’ailleurs de la Communauté d’Agglomération Agglopôle-Provence et notamment de la “Provence Salonnaise”.

Pour autant, la forte identité politique de l’arène communautaire à la Communauté d’Agglomération du Pays d’Aubagne et de l’Étoile participe de la mise en récit de l’identité communautaire. Or, à travers cet ancrage partisan, c’est bien l’histoire industrielle et ouvrière de ce territoire qui est mise en scène, mise en récit. Le poids de cet ancrage partisan est

exceptionnel tant l'institution intercommunale est souvent dépolitisée²¹⁰. Dès lors, le récit identitaire de ce territoire communautaire s'éloigne de ceux qui sont observés dans le second chapitre de cette partie et se rapproche du récit identitaire intercommunal élaboré au Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence.

3.2. Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence, la construction d'un espace industriel multipolaire

Introduction : La construction d'un espace "déglingué"

Pour comprendre le récit identitaire du Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence (SAN-OP), situé à l'ouest de l'Étang-de-Berre, on ne peut faire l'économie de la création de l'histoire de la Zone Industriale-Portuaire de Fos-sur-Mer (ZIP), engagée par l'État à partir des années 1960. La genèse de l'élaboration de cette nouvelle centralité industrielle à l'échelle de la région urbaine et son évolution est bien documentée²¹¹.

La construction de cet espace "*déglingué*"²¹² redéfinit radicalement le paysage, la structure industrielle, la composition sociale et les rivalités institutionnelles du pourtour de l'Étang-de-Berre. Adossée à la création de la ZIP, l'État prévoit la création d'une ville nouvelle afin d'aménager le territoire du pourtour de l'Étang-de-Berre et de créer les infrastructures nécessaires à l'accueil des populations attendues²¹³.

3.2.1. L'Ouest de l'Étang-de-Berre : une mutation hors normes

Dans ses aspects industriels et sociaux, l'évolution contemporaine de l'Ouest de l'Étang-de-Berre est hors normes. Le Chantier titanesque engagé par l'État à partir de la fin des années 1960 pour créer un port en eaux profondes dans le Golf de Fos et une Zone Industriale-Portuaire dans la plaine ovine de la Crau bouleverse le territoire. Le tissu

²¹⁰ Desage Fabien, Guéranger David, 2011, *La politique confisquée. Sociologie des réformes et des institutions intercommunales*, Bellecombes en Bauge : Éditions du croquant.

²¹¹ Paillard Bernard, 1981, *La damnation de Fos*, Paris : Le seuil ; Garnier Jacques, 2001, *Un appareil productif en mutation...*, op. cit., p. 74 – 76 ; Dell'Umbria Allèssi, 2006, *Histoire universelle de Marseille...*, op. cit., p. 532 – 546.

²¹² Fabiani Jean-Louis, Pourcel Franck, 2006, *La petite mer des oubliés, Étang de Berre paradoxe méditerranéen*, Manosque : Le Bec en l'Air Édition.

²¹³ Le travail exposé ci-après doit beaucoup à l'entretien réalisé auprès de M. Michel Lévy (directeur général adjoint aux transports du SAN-OP lors de la réalisation du travail de terrain et actuellement retraité) et de la passionnante mise en récit de l'histoire du territoire communautaire qu'il a alors produit.

industriel est aujourd’hui fait de grands établissements des secteurs métallurgiques et pétrochimiques qui ont drainé dans leur sillon un bouleversement démographique et une recomposition sociale.

Implanter une base productive “hors sol”

Au début des années 1930, le pourtour de l’Étang-de-Berre est encore un espace aux paysages ruraux et agricoles. L’Étang-de-Berre accueille alors peu d’activités industrielles. Certes, cet espace est progressivement pensé et aménagé comme une annexe du port de Marseille par la Chambre de Commerce et d’Industrie et ce depuis le début du XX^{ème} siècle²¹⁴. Cependant, avant la seconde guerre mondiale, le potentiel économique et portuaire de l’Étang-de-Berre reste encore largement inexploité. Les installations industrielles et portuaires autour de l’Étang-de-Berre sont alors réduites : trois raffineries, à Châteauneuf-les-Martigues et Berre-l’Étang, deux sites aéro-portuaires à vocation militaire, à Berre-l’Étang et Marignane, et la poudrerie nationale de Saint-Chamas.

Au sortir de la guerre, la situation industrielle de l’Étang de Berre va changer rapidement. Au milieu des années 1950, la Chambre de Commerce et d’Industrie souhaite attirer à Fos-sur-Mer des entreprises sidérurgiques d’envergure nationale. L’idée des acteurs locaux d’impulser un complexe industriel au bord de l’eau va rapidement susciter l’intérêt du gouvernement. L’État prend alors la main sur le projet d’extension du port de Marseille vers Fos, les acteurs locaux en sont progressivement écartés²¹⁵. La construction de “l’Europort” de Marseille-Fos s’intègre alors dans les V^{ème} et VI^{ème} plans à travers lesquels l’État souhaite lutter contre les déséquilibres industriels régionaux par la construction d’un “pôle de croissance” à même d’industrialiser la façade méditerranéenne, et favorisant la restructuration des grandes entreprises industrielles françaises dans l’optique d’améliorer leur insertion dans une concurrence internationale²¹⁶. Après avoir construit de toutes pièces un port en eau profonde dans le golf de Fos durant la décennie 1960 (Illustration 8), l’État aménage, en 1969, la Zone Industriale-Portuaire (ZIP). Les décennies 1970 et 1980 sont celles de l’implantation progressive des industries sur la ZIP. La construction *ex nihilo* du port de Fos et de sa Zone Industriale-Portuaire va assurer l’essentiel du développement économique de ce territoire, via

²¹⁴ Pierrien Louis, 1939, “Marseille depuis 1933”, *art. cit.*, p. 313 et suivantes.

²¹⁵ Dell’Umbria Allèssi, 2006, *Histoire universelle de Marseille...*, *op. cit.*, p. 534 – 536 ; Garnier Jacques, 2011, *Un appareil productif en mutation...*, *op. cit.*, p. 74.

²¹⁶ Beau Jean-Philippe et al., 1978, “Fos-sur-Mer : un espace clé pour la compréhension des changements de la société française ?”, *Méditerranée*, 34/4, p. 27 – 44.

l'installation de grandes industries de la métallurgie et de la pétrochimie. Les grandes entreprises capitalistiques du secteur de la métallurgie (SOLMER et UGINE ACIERS) et de la pétrochimie (Impérial Chemical Industries et ESSO) soutenues par l'État, investissent massivement dans le développement du complexe de Fos. Quand bien même les objectifs initiaux de production sont revus à la baisse à la suite du choc pétrolier²¹⁷, le port de Fos et le pourtour de l'Étang-de-Berre deviennent un espace industriel d'importance nationale. En 2001, c'est autour de l'Étang-de-Berre, qu'est raffiné un tiers des hydrocarbures français et produit un quart de l'acier français²¹⁸. La construction de ce pôle industriel gigantesque est déconnectée des acteurs économiques traditionnels marseillais qui n'ont pas les moyens de marquer de leur empreinte les logiques de développement de ce complexe industriel.

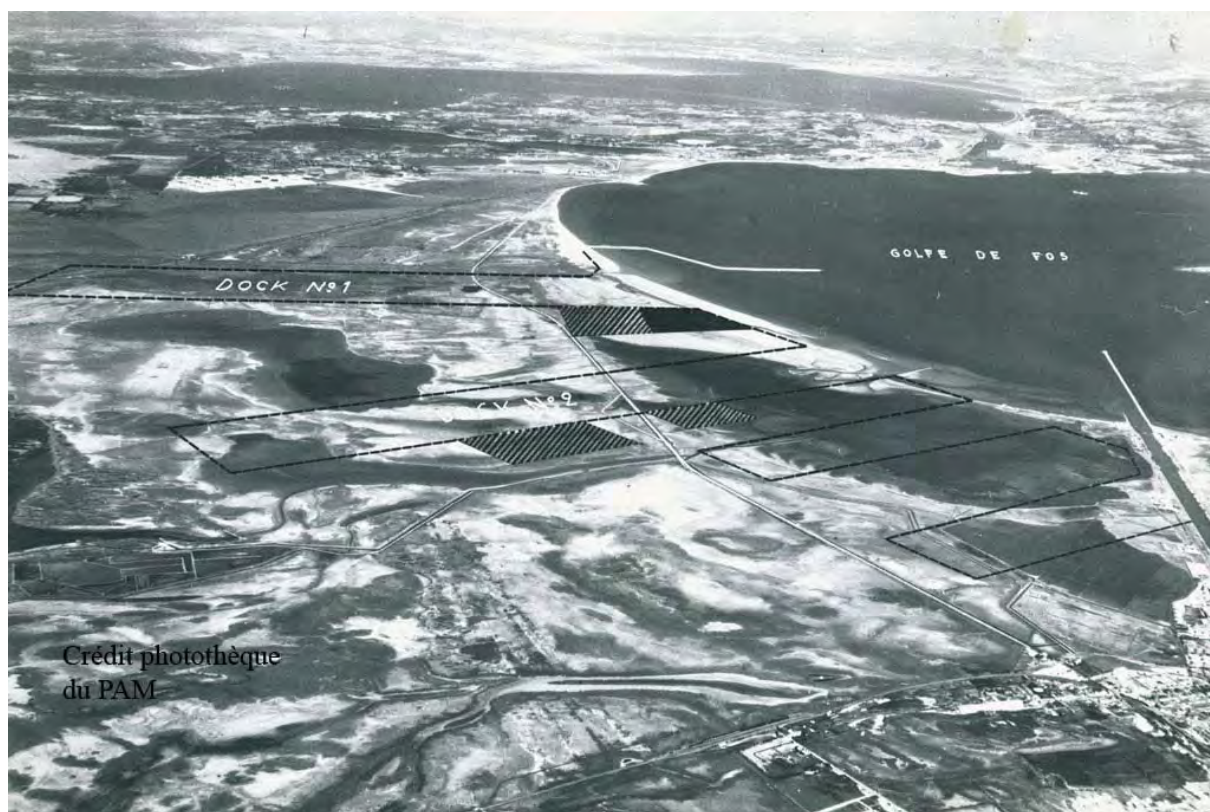


Illustration 8. Le tracé des darses du port de Fos-sur-Mer. © Photothèque du GPM.

²¹⁷ La Société Lorraine et Méridionale de laminage continu (SOLMER), entreprise sidérurgique, ne construira pas la seconde tranche de son site.

²¹⁸ Garnier Jacques, 2001, *L'évolution du complexe industriel Fos/Lavéra/étang de berre. Re-compositions et re-territorialisations industrielles en Provence*, recherche réalisée pour la région Provence Alpes Côte d'Azur, septembre, p. 30.

C'est donc un tissu industriel nécessitant d'importantes immobilisations en capital, de grandes réserves foncières, des infrastructures lourdes et une main d'œuvre ouvrière qui s'installe à l'Ouest de Marseille. Ce tissu économique marque le territoire et ses paysages :

“Les industries [du complexe industrialo-portuaire de Fos] contraignent nécessairement l'usage de ces espaces et des infrastructures qui les équipent et, de diverses manières, leur présence "qualifie" ces espaces. Elles n'ont que très peu d'effets attractifs ou incitatifs sur les créations et les mobilités d'entreprises autres que celles qui pourraient entrer avec elles dans un rapport de sous-traitance. Le paysage industriel lui-même, qui ne manque pourtant ni de grandeur ni de beauté, donne lieu à des représentations qui le connotent d'une manière peu attractive pour les petits ou les grands entrepreneurs de la "nouvelle économie", ces représentations évoquant notamment l'éloignement, le confinement géographique ainsi que le contraste entre une sorte d'impureté industrielle et la pureté de la nature.”²¹⁹

Ce paysage industriel est une ressource pour le développement du pourtour de l'Étang-de-Berre. Dans le même temps, il réduit aussi le spectre des possibles, il est une source d'inertie. D'ailleurs durant les années 2000 le complexe industrialo-portuaire de Fos s'étoffe essentiellement *via* le développement de l'activité logistique, à Miramas et Port-Saint-Louis-du-Rhône particulièrement. Le territoire est alors une ressource permettant de localiser ces activités (proximité des infrastructures portuaires, routières et ferroviaires, disponibilité foncière). Dans le même temps, ces activités industrielles logistiques participent à qualifier, à spécialiser le territoire.

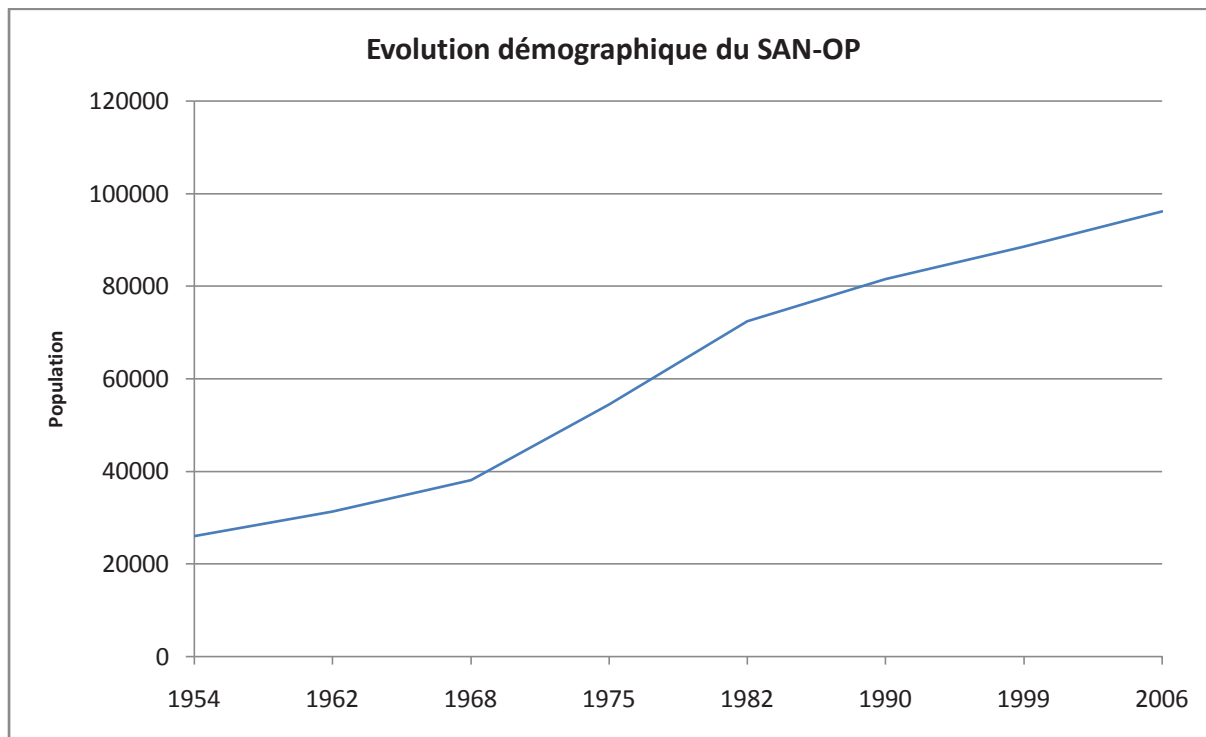
Une mue démographique et sociale

La mue du tissu industriel de l'Ouest de l'Étang-de-Berre engendre une mue démographique et sociale. À l'horizon des années 2000, l'État projette, à travers la réalisation de la ZIP de Fos-sur-Mer, la création de 60 000 emplois et l'arrivée de 500 000 habitants à l'Ouest de l'Étang-de-Berre. Quand bien même ces projections initiales ne seront jamais atteintes, la création de la ZIP de Fos-sur-Mer a été le point de départ d'une importante migration ouvrière qui transforme radicalement le paysage social de ce territoire.

À la veille des années 1960, aucune commune de ce qui constitue aujourd'hui le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence ne compte plus de 10 000 habitants. En cinquante ans, la population de ce territoire est quasiment multipliée par quatre. Elle passe de 25 000 à

²¹⁹ *Ibid*, p. 19

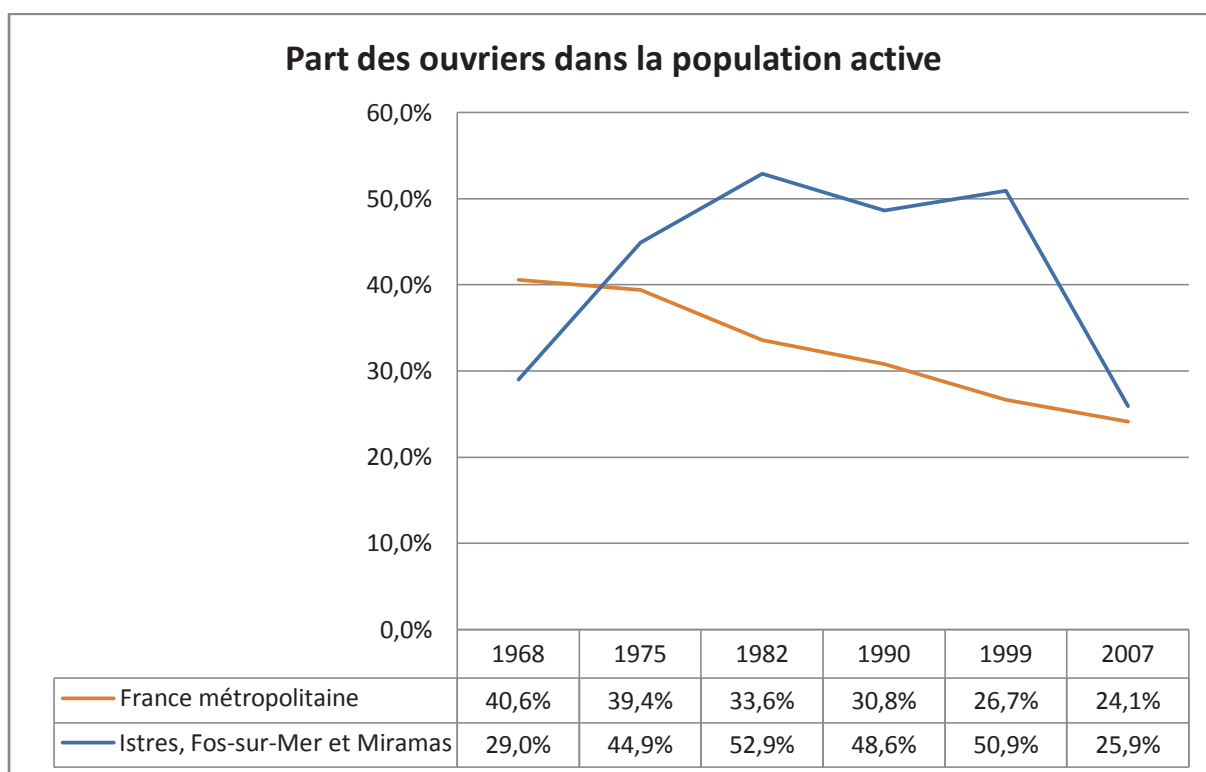
96 000 habitants. Les projections initiales ne sont pas tenues, mais la croissance démographique est au rendez-vous.



Graphique 11. Évolution démographique du SAN-OP.

L'implantation et le développement du complexe industrialo-portuaire ne va pas seulement alimenter une croissance démographique exceptionnelle et participer à l'urbanisation rapide du territoire. La construction et le développement du tissu industriel à l'Ouest de l'Étang-de-Berre sont les moteurs d'une mutation sociale. La finalisation des unités sidérurgiques déclenche la migration des "*Hommes du Fer*", ces ouvriers lorrains qui viennent s'installer en masse dans les communes autour de Fos-sur-Mer²²⁰. Actuellement encore, les emplois créés par le développement du complexe industriel sont principalement des emplois ouvriers. Hier métallurgistes, les ouvriers sont aujourd'hui préparateurs de commandes de l'industrie logistique. Il n'est alors pas étonnant que l'évolution de la part des ouvriers dans la population active suive, sur les communes d'Istres, Miramas, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône une tendance à la hausse quand la part des ouvriers dans la population active de la France métropolitaine tend, elle, à décliner, et ce jusqu'au début des années 2000 (Graphique 12).

²²⁰ "On estime à environ 20 000 le total des personnes originaires de la région lorraine qui ont emménagé dans cette partie de la Provence à l'occasion de la création des unités sidérurgiques" in Tarrus Alain, 1984, "Fos-sur-Mer. La diaspora des sidérurgistes Lorrains", art. cit., p. 33.



Graphique 12. Évolution de la part des ouvriers dans la population active des communes d'Istres, Fos-sur-Mer et Miramas. (Source : Insee, données harmonisées du recensement ; traitement auteur.)

Cette spécificité de l'ouest de l'Étang-de-Berre est aujourd'hui encore présente sur certaines communes, notamment à Miramas et Port-Saint-Louis-du-Rhône où la part des ouvriers dans la population active est supérieure à 30 % pour la première et avoisine les 40 % pour la seconde. Quand bien même la part des ouvriers dans la population active tend à diminuer depuis le début des années 2000, elle reste supérieure à la moyenne nationale.

Les propos de Jean-Louis Fabiani, adossés aux photographies de Franck Pourcel, illustrent parfaitement les caractéristiques industrielles et sociales de ce territoire si spécifique qu'est l'Étang-de-Berre : *“grande flaque odorante qui s'intègre mal à la “bonne image” de la Provence qu'ont progressivement coproduite les ethnologues, les résidents secondaires et les professionnels du tourisme. L'étang fait tache. Les rives ne sentent pas la lavande, les gens sont souvent sans apprêt.* ²²¹”

²²¹ Jean Louis Fabiani, Franck Pourcel, 2006, *La petit mer des oubliées...*, op. cit., p. 12.



Photo 1. “Pic-Nic face à la mer”, complexe industriel de Lavéra, Martigues. © Franck Pourcel, avec son autorisation.

3.2.2. L'Ouest de l'Étang-de-Berre : une coopération intercommunale négociée et renégociée

La mue industrielle et sociale de ce territoire s'est accompagnée de la création d'une ville nouvelle et d'une structure intercommunale : le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence. Depuis sa création dans les années 1970, le syndicat d'agglomération nouvelle a traversé trois grandes périodes. La première est celle de la négociation du périmètre de la ville nouvelle et de la structure intercommunale. Ensuite, durant les décennies 1980 – 1990, cette institution alimente la construction de la centralité istréenne à l'échelle de l'Ouest de l'Étang-de-Berre. C'est une période durant laquelle Istres domine le “*consensus communautaire*”. Finalement, ce “*consensus communautaire*” est battu en brèche. Le leadership intercommunal est alors renégocié. Un nouveau “*consensus communautaire*” se dessine au profit des communes périphériques, emmené par un pôle secondaire Fos-sur-Mer.

Créer une ville nouvelle sur un territoire déjà urbanisé : la négociation du périmètre intercommunal

Dans un contexte d'avancée rapide du chantier de Fos-sur-Mer, la création d'une ville nouvelle autour de l'Étang-de-Berre semble indispensable à l'État afin de maîtriser l'urbanisation, fournir les infrastructures nécessaires au développement de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) et accueillir les populations attendues dans des conditions décentes. Initialement, le projet de ville nouvelle des Rives de l'Étang-de-Berre est vaste, très vaste, trop vaste pour faire l'unanimité auprès des élus locaux. La première mouture du projet concerne 14 communes et s'étend de Marseille à Saint-Chamas en longeant l'Ouest de l'Étang-de-Berre²²². Sur cette assise territoriale, l'État souhaite alors créer un Établissement Public d'Aménagement, bras armé de l'urbanisation des villes nouvelles définissant et réalisant les programmes d'aménagements urbains, et un Syndicat Communautaire d'Aménagement (SCA), structure intercommunale regroupant les communes appartenant aux villes nouvelles, dotée des compétences des communautés urbaines de 1966. La fonction principale des SCA est alors la création d'une administration à même de répondre à l'arrivée massive de nouveaux résidents.

Cependant, le pourtour de l'Étang-de-Berre n'est en rien comparable aux rases campagnes d'Île-de-France. Il ne s'agit pas, ici, d'urbaniser des communes rurales où les administrations communales sont quasiment inexistantes, comme Évry ou Sénart pouvaient l'être au début des années 1960²²³. Le pourtour de l'Étang-de-Berre est en cours d'urbanisation et d'industrialisation depuis les années 1930. Le statut de ville nouvelle et la coopération intercommunale qui y est associée n'est pas taillé pour l'aménagement des Rives de l'Étang-de-Berre, ce qui provoque de multiples anicroches et une négociation conflictuelle du périmètre de la ville nouvelle²²⁴. Finalement, l'assise spatiale de la ville nouvelle est revue à la baisse : sur les quatorze communes pressenties pour constituer la ville nouvelle, quatre seulement entreront dans le rayon d'action de l'Établissement Public d'Aménagement de la

²²² Borruy René, 2006, “Les villes nouvelles françaises ou l'intercommunalité forcée...”, *art. cit.*, p. 7.

²²³ Roland Puig, 2013, *Sénart naissance d'une ville*, Sénart : Infolio Éditions.

²²⁴ “Nous pourrions aussi évoquer au compte des défaites de l'État [...] celle qui lui fut infligée par les communes communistes de Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre [...]. Pour plus d'une raison, l'État tenait particulièrement à leur implication dans le dispositif. [...] C'est de leur refus de se voir imposer un SCA, même spécifiquement découpé pour elles, qu'était née la fronde de 1972. Mais leur victoire fut totale lorsque, au bout de plusieurs mois de « grève » des autorisations municipales de construire, elles obtinrent de l'État de se constituer en SIVOM et d'être malgré cela dotées des aides financières réservées aux villes nouvelles - pour la durée du VI^e Plan.” In Borruy René, 2006, “Les villes nouvelles françaises ou l'intercommunalité forcée...”, *art. cit.*, p. 9.

ville nouvelle des Rives de l'Étang-de-Berre (EPAREB) : Istres, Miramas et Fos-sur-Mer regroupées au sein d'un Syndicat Communautaire d'Aménagement, et Vitrolles commune associée à la ville nouvelle. Le découpage de la ville nouvelle est un découpage politique. Miramas et Fos-sur-Mer sont alors des municipalités appartenant à la majorité gouvernementale, l'UDR. À Istres, la municipalité socialiste sortante a été battue par une liste de centre droit qui décide d'adhérer au SCA. À Vitrolles enfin, la municipalité socialiste a été battue par une liste de centre droit, emmenée par un industriel local, qui décide de s'associer à la ville nouvelle.

Le 11 août 1972, l'agglomération nouvelle du nord ouest de l'Étang-de-Berre est créée. Suit le 18 décembre 1972, le Syndicat Communautaire d'Aménagement, et, en 1973 l'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle des Rives de l'Étang de Berre (EPAREB).

La négociation du périmètre et de la substance de la nouvelle intercommunalité à l'ouest de l'Étang-de-Berre s'effectue ensuite à l'intérieur même des communes. Dans un premier temps, la structure intercommunale de l'ouest de l'Étang-de-Berre ne comprend pas trois communes mais seulement deux communes et demie. La commune de Fos-sur-Mer conditionne sa participation à la ville nouvelle et au SCA à la possibilité de s'urbaniser. Fos-sur-Mer souhaite poursuivre son développement urbain, ce à quoi est opposé l'État en raison de la réalisation de la ZIP aux portes de la ville et de la nécessité d'en éloigner les populations. La Zone d'Agglomération Nouvelle sera dessinée selon les souhaits de Fos. Une partie seulement de la commune est alors intégrée au Syndicat Communautaire d'Aménagement, la ZIP, l'autre partie de la commune étant soumise au droit commun. La Zone Industriale-Portuaire de Fos-sur-Mer fait partie du Syndicat Communautaire d'Aménagement et les recettes fiscales qui en sont issues alimentent le budget intercommunal. La partie urbaine de Fos-sur-Mer est exclue de l'intercommunalité, la commune conserve ses prérogatives, notamment en matière d'urbanisme. La municipalité de Fos-sur-Mer finance ses projets par l'encaissement des taxes provenant de l'accostage des navires sur le port. Fin 1975, Fos-sur-Mer intègre le SCA. La suppression de la patente et la création de la taxe professionnelle²²⁵ font que les taxes issues de l'accostage des navires sont dorénavant versées au SCA et non à la commune. Fos-sur-Mer, privée des ressources budgétaires lui permettant de financer son urbanisation, est forcée d'entrer dans la coopération

²²⁵ Loi 75-678 du 29 juillet 1975.

intercommunale. Le périmètre communautaire est fixé, il ne changera pas jusqu’au début de la décennie 2000, malgré les demandes répétées des communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône, de Port-de-Bouc et de Saint-Martin-de-Crau d’intégrer une structure intercommunale fiscalement riche.

Une fois son périmètre établi, la coopération intercommunale autour de l’Étang-de-Berre vise à ménager les communes membres, à re-municipaliser certaines compétences communautaires. La coopération intercommunale qui se noue entre les communes de Miramas, Istres et Fos-sur-Mer s’établit sur un principe de conservation des pouvoirs communaux. L’intercommunalité négociée par l’État est ainsi renégociée localement afin de préserver les prérogatives communales. En témoigne notamment une répartition égalitaire des sièges au sein du comité syndical. Dès 1978, les communes négocient une nouvelle répartition des compétences entre l’intercommunalité et les communes. Ces dernières se voient déléguer l’exécution des investissements communautaires dans les domaines des services du logement, de la gestion et l’entretien de la voirie, de la signalisation, des parcs de stationnement, de l’éclairage public, des espaces verts, des équipements culturels, sportifs, socio-éducatifs et scolaires, et du ramassage des ordures ménagères. Le personnel nécessaire à l’exécution de ces investissements communautaires est désormais placé sous l’autorité du maire. Les charges financières dues à l’exécution de ces compétences déléguées aux communes sont couvertes par une dotation du SCA vers les communes. Bref, les compétences du SCA, qui sont celles d’une communauté urbaine, sont démantelées au profit des communes. Cette nouvelle répartition des compétences entre communes et intercommunalité à l’Ouest de l’Étang-de-Berre préfigure la réforme des villes nouvelles et la transformation des SCA en Syndicat d’Agglomération Nouvelle (SAN). La formule juridique des SAN, comparable à celle des actuelles Communautés d’Agglomération, diminue les compétences obligatoirement exercées par l’intercommunalité, transfère aux communes certaines compétences tout en laissant la faculté aux communes membres de transférer ces compétences à l’institution intercommunale afin de mutualiser les moyens à l’échelle communautaire.

1980 – 2000, Istres s’impose comme ville centre d’un ensemble intercommunal multipolaire

Les élections municipales de 1977 modifient les couleurs politiques des municipalités formant le SCA : Istres et Fos-sur-Mer sont prises par le parti socialiste, tandis que la commune de Miramas est prise par les communistes. Ce changement de majorité politique est le point de

départ d'une domination de l'institution communautaire par une alliance politique associant socialistes et communistes. Ces élections municipales redéfinissent le paysage politique de l'ouest de l'Étang-de-Berre et en font une *“vraie terre de gauche, où le parti socialiste a un goût particulier”²²⁶*. La fin des années 1970 est aussi celle de l'émergence d'Istres comme leader de la coopération intercommunale. La volonté forte de préserver les pouvoirs symboliques associés aux communes au sein du regroupement n'empêche pas l'affirmation de cette centralité urbaine qui capte les investissements communautaires. En effet, la naissance puis le développement de la structure intercommunale va de pair avec le développement d'une nouvelle centralité à l'Ouest de l'Étang-de-Berre : la commune d'Istres, devenue sous-préfecture des Bouches-du-Rhône en 1981 au détriment de Martigues. Un homme, François Bernardini, conseiller municipal d'Istres à partir de 1977, directeur du SAN de 1979 à 2001, adjoint au maire d'Istres de 1983 à 2001 et finalement maire d'Istres de 2001 à 2002²²⁷ et de 2008 à aujourd'hui, n'est pas étranger à la main mise d'Istres sur la structure communautaire.

Des années 1980 au début des années 2000, la commune d'Istres va largement bénéficier de la solidarité intercommunale, c'est la commune vers laquelle s'orientent les investissements communautaires : les grands projets communautaires se localisent à Istres et le siège de l'intercommunalité y est basé. Mobilisant l'argumentaire des charges de centralités, l'intercommunalité met en œuvre une action qui favorise la création d'une centralité. C'est une prophétie auto-réalisatrice. Dans son rapport d'observation sur la gestion du syndicat d'agglomération nouvelle portant sur la décennie 1990, la chambre régionale des comptes conclut ainsi : *“les relations financières entre le SAN et les communes membres apparaissent en définitive opaques et à l'origine d'importantes inégalités. Qu'il s'agisse des dotations, des compétences transférées, des prestations de services confiées au SAN, des investissements et des subventions, la ville d'Istres se trouve systématiquement favorisée, au détriment, avant tout de Miramas, et dans une moindre mesure de Fos.”*. La chambre régionale des comptes poursuit *“Cette situation ne peut s'expliquer uniquement, comme le font les dirigeants actuels et passés du SAN, par la nécessité de satisfaire les besoins prioritaires de la Ville-centre. Le caractère prioritaire de ces besoins n'est en effet nullement démontré. Il est même possible de*

²²⁶ René Raymondi, maire de Fos-sur-Mer et conseiller général, lors de l'émission radiophonique “la grande tchatche” diffusée le 28 février 2009, coproduction Radio Grenouille / Le Ravi.

²²⁷ Après sa condamnation par la cour d'appel à cinq ans d'inéligibilité et le rejet de son pourvoi en cassation, François Bernardini est contraint de démissionner de son poste de maire d'Istres en novembre 2002. Il reviendra à ce poste lors des élections municipales de 2008.

*soutenir qu'au contraire, le développement harmonieux d'un groupe de collectivités implique une sorte de discrimination positive en faveur de sa périphérie.*²²⁸”

La décennie 2000 : extension du périmètre intercommunal et renversement du consensus communautaire

La décennie 2000 marque un tournant au sein du SAN. A partir de 2003 et l'entrée de trois nouvelles communes au SAN-OP (Port-Saint-Louis-du-Rhône, Grans et Cornillon-Confoux), le fonctionnement de l'intercommunalité évolue et le leadership politique de la ville d'Istres est contesté. Il décline rapidement au profit d'une coalition des pôles secondaires emmenée par Fos-sur-Mer :

*“Il y a une lutte politique qui existe depuis plusieurs années entre Istres, qui apparaît minoritaire au sein du comité syndical, et les autres communes qui font bloc. Là, on est sur une problématique de : est-ce qu'Istres est la ville centre ou est-ce que l'on est sur [un SAN] qui est multipolaire. Ce que défendent Miramas et Fos, moins Port-Saint-Louis, beaucoup moins Cornillon et Grans bien sûr. Mais ils disent que l'on n'a pas à subir une centralité au niveau d'Istres, centralité qui n'existe pas réellement.”*²²⁹

Cette lutte politique s'exprime dans les péripéties qui suivent l'entrée des trois nouvelles communes et la question épineuse de la (re)distribution des sièges du comité syndical. À la suite de leur entrée dans l'intercommunalité, une première négociation aboutit à une distribution des 56 sièges qui ne satisfait pas tout le monde. Notamment Fos-sur-Mer qui détient 18 % des sièges alors qu'elle apporte près de 90 % des recettes fiscales de l'intercommunalité. Ce sujet de désaccord va rapidement tendre les relations entre Istres et Fos-sur-Mer, qui préside l'intercommunalité. Le maire de Fos propose une nouvelle clé de répartition des sièges du comité syndical, pour partie adossée à la taxe professionnelle. Fin 2006, de nouveaux statuts sont adoptés. Le comité syndical compte désormais 71 sièges et les clés de répartition des sièges sont modifiées. Les gagnants sont Fos-sur-Mer, Grans et Port-Saint-Louis. Les perdants : Istres et dans une moindre mesure Miramas. Cette décision est jugée inacceptable par Istres, qui ne détient plus que 23 % des sièges contre 29 % auparavant. Il faut préciser que la modification des statuts du SAN-OP est prise sans les délégués Istréens, lesquels n'étaient pas présents au conseil syndical puisque non encore

²²⁸ Chambre Régionale des Comptes, 2000, *observations définitives sur la gestion du syndicat d'agglomération nouvelle : “ville nouvelle de Fos” (exercices 1993 – 1998)*, document pdf, p. 53.

²²⁹ Entretien, directeur général adjoint aux transports du SAN-OP, juin 2011.

désignés pour cause d'élections municipales anticipées la semaine précédant la modification des statuts du SAN-OP. Les élus d'Istres déposent alors un référé au tribunal administratif pour faire annuler la décision. Il s'ensuit une exclusion d'Istres du jeu intercommunal : la commune d'Istres sera privée de bureau syndical, de vice-présidence et d'un certain nombre de moyens financiers du SAN-OP durant deux ans et demi. Un temps, il sera même envisagé de déménager le siège du SAN-OP d'Istres à Fos. Cette éventualité éveille l'ire de François Bernardini lors d'une émission radiophonique :

“Je ne permettrai pas que la ville d'Istres soit au banc de l'intercommunalité. L'intercommunalité n'est pas faite pour ça. Elle est faite pour assurer l'union entre les communes. Et, d'une certaine manière, la ville centre, celle qui représente 47 % de la population, [...] doit être considérée. Je vous signale quand même [...] qu'à une certaine époque, [...] il y avait l'intention de transférer le siège du SAN de notre ville vers une autre. Ce n'est plus du favoritisme, ça devient du cannibalisme.”²³⁰

| Communes | Evolution de la répartition des sièges au conseil syndical du SAN-OP. | | | |
|-----------|---|---|---|---|
| | Première répartition des sièges du conseil syndical, de 2003 à 2006. | | Seconde répartition des sièges, depuis 2006 | |
| | Nombre de délégués | Poids de la commune au conseil syndical | Nombre de délégués | Poids de la commune au conseil syndical |
| Istres | 16 | 29% | 17 | 23,9% |
| Miramas | 12 | 21% | 13 | 18,3% |
| Fos | 10 | 18% | 16 | 22,5% |
| PSLdR | 8 | 14% | 11 | 15,5% |
| Grans | 6 | 11% | 9 | 12,7% |
| Cornillon | 4 | 7% | 5 | 7,0% |
| Total | 56 | 100% | 71 | 100,0% |

Tableau 11. Évolution de la répartition des sièges au conseil syndical du SAN-OP.

Dans une institution consensualiste davantage soucieuse du respect des communes que de l'affirmation ou du renversement d'un pouvoir politique à l'échelle de l'agglomération²³¹, cet épisode hors norme, casse pendant un temps le consensus communautaire, permet aux communes de l'intercommunalité de s'extraire de trente années d'un leadership istréen et de reprendre les rênes de l'institution. La situation politique intercommunale reprend son cours consensuel en juin 2009, après la décision du maire d'Istres de retirer l'action en justice de sa commune contre le SAN-OP. Néanmoins, cette politisation éphémère de l'arène

²³⁰ François Bernardini, émission radiophonique “la Grande Tchatche” diffusée le 12 septembre 2007, coproduction Le Ravi / Radio Grenouille.

²³¹ Desage Fabien, Guéranger David, 2011, *La politique confisquée. Sociologie des réformes et des institutions intercommunales*, op. cit..

intercommunale²³² marque magistralement le passage d’un consensus communautaire (une intercommunalité au service du rayonnement de la centralité Istréenne) à un autre : une intercommunalité au service du développement d’un territoire multipolaire. Plus qu’une politisation éphémère de l’institution intercommunale, plus encore que le passage d’un “consensus communautaire” à un autre, le retrait actuel d’Istres dans la coalition dominant l’institution communautaire renvoie à une certaine continuité historique dont on repère des traces lointaines :

“[Dans les années 1960] les istréens ils n’allaient pas sur Martigues, pas sur Salon, pas sur Arles où très peu. [...] ils vivaient en autarcie. Istres est d’autant plus tournée sur elle-même que c’est en dehors des axes de circulation. Qui passe par Istres pour aller d’un point à un autre ? Si on veut aller de Marseille à Arles on passe par Fos, Si on va d’Aix à Avignon ou Arles, on passe par Miramas ou directement par Orgon. Pour passer à Istres, il faut aller à la plage de Fos. Et, il y avait beaucoup de Vauclusiens qui avaient construit des cabanons au bord de l’Étang, au Ranquet. C’est à peu près la seule chose qui amenait les gens à passer par Istres. Un point historique qui montre bien l’isolement d’Istres. Au début du XVIII^{ème} siècle, il y a eu la grande peste où des villes et villages avaient perdus la moitié de leurs habitants, je pense à Martigues, Saint-Chamas et Arles où la peste avait été très lourde. Istres n’a pas eu un seul cas de peste ! ça veut dire qu’en termes de déplacements, peu de personnes passaient par Istres, sans ça il y aurait eu des cas de pestes. Ils ont eu le temps de fermer les portes de la ville, d’empêcher les personnes de rentrer. À Saint-Mitre il y avait des cas de peste, à Miramas le vieux, à Saint-Chamas, il y avait des cas de peste, pas à Istres. Istres était complètement repliée sur elle-même.”²³³

Conclusion : des territoires “hétérogames” et “homogames”, des points de convergence

Après avoir retracé l’histoire de la construction intercommunale mais aussi la structuration du leadership intercommunal, que pouvons nous en tirer en termes de points de divergence et de convergence ?

²³² Ici, la politisation n’est pas issue d’un clivage partisan, les communes d’Istres et Fos sont toutes deux dirigées par des membres du Parti Socialiste ou apparentés au Parti Socialiste. Le clivage est spatial : une coalition de pôles périphériques emmenée par Fos s’oppose à la ville centre, Istres.

²³³ Entretien, directeur général adjoint aux transports du SAN-OP, juin 2011

Tout d'abord, les points de divergences, au nombre de deux. Le premier de ces points est celui de la nature du regroupement. D'un côté, à Aubagne, le territoire communautaire apparaît "hétérogame", c'est-à-dire qu'il accueille des populations populaires dans l'espace central (Aubagne – La Penne-sur-Huveaune) et des populations aisées autour de cet espace central. Cette "hétérogamie" contraste avec "l'homogamie" sociale du territoire communautaire formé autour d'Istres-Fos, où les ouvriers constituent une part importante de la population intercommunale. Le second point de divergence renvoie à la temporalité du développement urbain de ces deux territoires communautaires. Cette temporalité différenciée les insère différemment au sein de la Région Urbaine Marseillaise. D'un côté, le territoire communautaire autour d'Aubagne est intimement lié à Marseille et à la région urbaine du fait d'une industrialisation ancienne et continue de la vallée de l'Huveaune depuis le début de XX^{ème} siècle. Aubagne est un pôle secondaire de la région urbaine. De l'autre côté, à Istres-Fos, la localisation tardive d'un appareil industriel hors-sol participe à faire du territoire communautaire une sorte d'enclave de la Région Urbaine Marseillaise. Le territoire d'Istres-Fos apparaît comme déconnecté de la région urbaine et replié sur lui-même.

Certes, ces territoires sont différenciés. Néanmoins, les récits identitaires intercommunaux portés par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile et par le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence, partagent au moins quatre points de convergence. Le premier, c'est leur histoire industrielle. Avec leurs temporalités propres ces deux territoires représentent des extensions du port de Marseille, ce sont des territoires où s'est localisé l'appareil industriel lié au port marseillais. Le second point de convergence est intimement associé à cette extension industrielle. En effet, dans les deux territoires, l'accueil des industries portuaires redéfinit la composition sociale de ces territoires. À Aubagne et dans la basse vallée de l'Huveaune, ce sont des cohortes d'ouvriers qui suivent l'extension industrielle du port de Marseille durant la première partie du XX^{ème} siècle. À Istres-Fos, ce sont les "*hommes du fer*" qui suivent la localisation de "*leur*" appareil productif, celui de la sidérurgie et de la métallurgie implanté à Fos-sur-Mer durant la seconde partie du XX^e siècle. Certes, les temporalités de ces événements sont distinctes, néanmoins, elles œuvrent à construire un récit identitaire intercommunal partagé. Enfin, les deux derniers points de convergence concernent l'institution communautaire. Les deux institutions communautaires sont relativement anciennes d'une part, et partagent un certain degré de politisation d'autre part. À Aubagne, l'arène communautaire est dominée depuis sa création par le Parti

Communiste Français. À Istres-Fos, la politisation éphémère de l’arène communautaire durant la décennie 2000 participe d’une renégociation du leadership communautaire.

Conclusion de la première partie

Deux “*inconscients territoriaux*”

Au terme de cette partie, nous avons observé la spécificité du processus de métropolisation dans la Région Urbaine Marseillaise (Chap. 1.). Ce processus est en grande partie le fruit d’une structuration progressive d’un nouvel appareil productif, largement initié par l’État, à l’échelle de la région urbaine. Cette mutation économique draine dans son sillage une mutation sociale et une nouvelle division sociale de l’espace dans la Région Urbaine Marseillaise s’ajoute à celle préexistante entre le sud et le nord de Marseille. Cette fragmentation industrielle et sociale s’observe aussi du point de vue des territoires institutionnels et politiques. La métropolisation de la Région Urbaine Marseillaise se caractérise par une coopération poussive entre communes mais aussi entre intercommunalités. La Région Urbaine Marseillaise est une mosaïque de territoires communautaires.

Cette mosaïque connaît ses propres logiques, qu’un détour à travers l’histoire permet de mieux appréhender. En effet, la mise en récit de l’identité de ces territoires communautaires s’appuie sur l’histoire économique, sociale et urbaine contemporaine de ces espaces. Ces histoires représentent un réservoir identitaire dans lequel les récits communautaires viennent s’alimenter. Ils sélectionnent, piochent et ordonnent des fragments de ces histoires et les remodelent. Cette mise en récit du territoire communautaire participe à son tour à soutenir la création d’une identité collective intercommunale, crée une nouvelle territorialité et permet de situer le territoire intercommunal dans son environnement (Chap. 2 & 3). Ce détour par l’histoire des territoires intercommunaux permet aussi de saisir les polarisations socio-économiques, l’organisation des flux de déplacements et la division sociale de la région urbaine marseillaise, préalable indispensable, selon nous, à l’étude des politiques urbaines de transport et de déplacements.

Ce long détour historique nous semblait nécessaire pour comprendre le fonctionnement et les enjeux contemporains de ces groupements intercommunaux. En effet, selon nous, les politiques intercommunales contemporaines de transport et de déplacements s'inscrivent dans le temps long, elles participent d'une dynamique de développement du territoire, d'une trajectoire urbaine. Or, pour qualifier et comprendre ces dynamiques, ces trajectoires, il faut être en mesure d'appréhender comment ces politiques urbaines se positionnent par rapport à cette histoire sociale, économique et fonctionnelle. Autrement dit, il faut être en mesure d'éclairer les politiques communautaires à la lumière des récits identitaires de chacune des intercommunalités, de la polarisation socio-économique et de la division sociale de l'espace.

Au terme de cette partie, force est de constater que les quatre récits identitaires intercommunaux étudiés forment un *continuum* de situations territoriales différenciées. Au-delà de leurs divergences, ces récits identitaires partagent des points de convergences qui les opposent par groupes de deux. Finalement, nous estimons possible et nécessaire de classer ces récits identitaires intercommunaux à partir des points qui les opposent deux à deux. Cet ordonnancement se fonde sur une opposition idéale typique (Figure 6). À l'une des extrémités de cet ordonnancement se trouvent des territoires d'un type "rouillé" dont l'exemple idéal typique est ici l'intercommunalité Istres-Fos, ce territoire "*déglingué*²³⁴" où se côtoient "*l'impureté industrielle et la pureté de la nature*²³⁵"; ce territoire vers lequel se sont dirigés les "*hommes du fer*²³⁶", ces ouvriers "*sans apprêts*²³⁷" spécialisés de l'industrie métallurgique et sidérurgique. À l'autre extrémité de cet ordonnancement se trouvent des territoires d'un type "doré" dont l'exemple idéal typique est ici l'intercommunalité aixoise, ce territoire bourgeois, dont les aménités urbaines et paysagères préservées correspondent "*à la bonne image de la Provence*" qu'a peinte Cézanne; ce territoire où le tissu industriel est coopératif, innovant et réactif, cette "*silicon valley provençale*" vers laquelle ont migré ces ingénieurs, ces "*hommes de la technique*²³⁸".

²³⁴ Fabiani Jean-Louis, Pourcel Franck, 2006, *La petit mer des oubliées...*, op. cit., p. 12.

²³⁵ Garnier Jacques, 2001, *L'évolution du complexe industriel Fos/Lavéra/étang de Berre...* op. cit., p. 19

²³⁶ Tarrius Alain, 1984, "Fos-sur-Mer. La diaspora des sidérurgistes Lorrains", art. cit

²³⁷ Fabiani Jean-Louis, Pourcel Franck, 2006, *La petit mer des oubliées...*, op. cit., p. 12.

²³⁸ Garnier Jacques, *Un appareil productif en mutation*, op. cit., p. 85

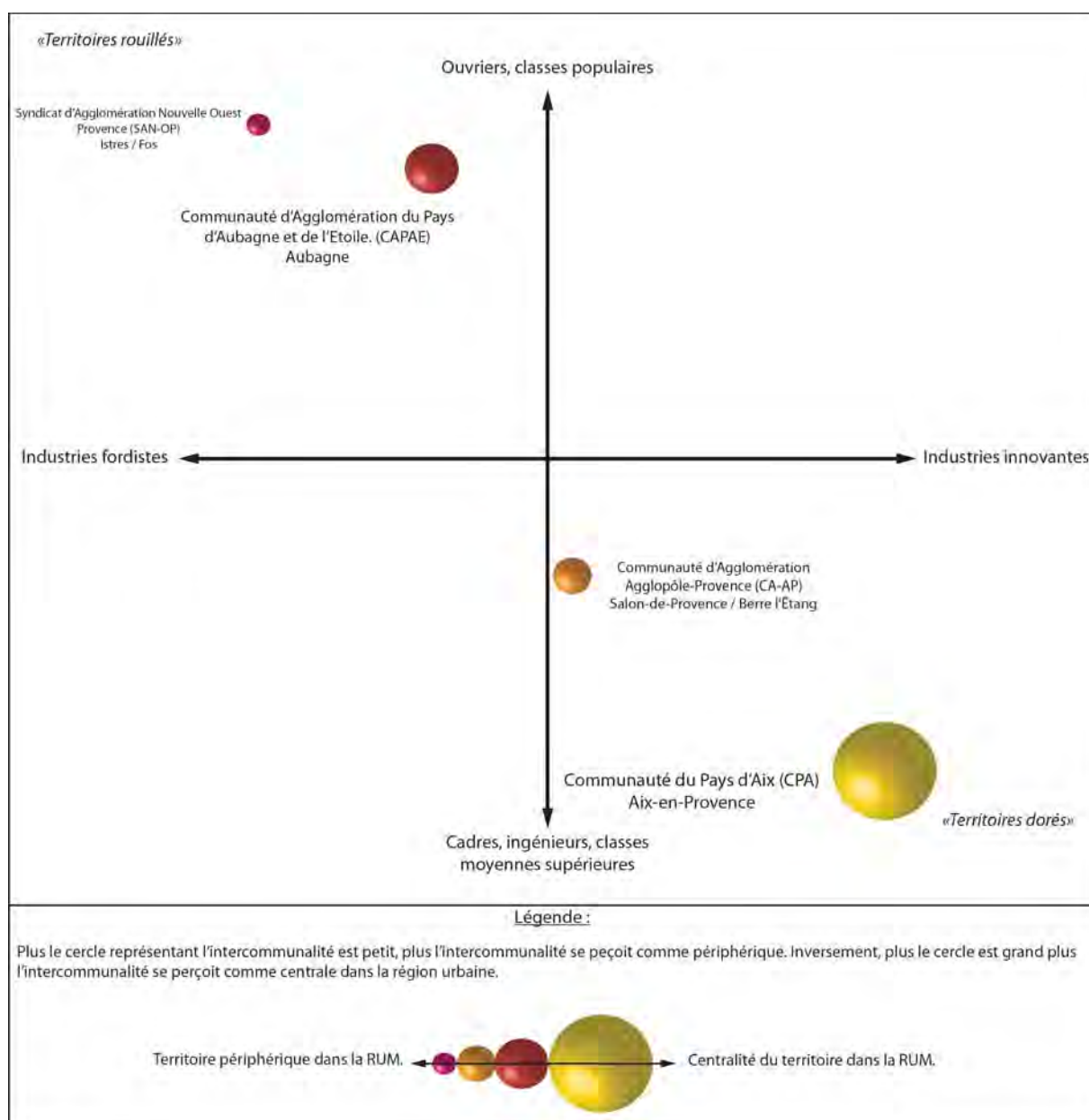


Figure 6. Une opposition idéale-typique des récits identitaires intercommunaux, un continuum de récits identitaires.

Finalement, face à ces stocks historiques hérités qui qualifient l'identité de chacun des territoires communautaires que font les politiques communautaires de transports et de déplacements ? Ces politiques répondent-elles à des enjeux fonctionnels ? Apportent-elles des réponses aux enjeux sociaux et spatiaux de la ville motorisée ? Ces politiques servent-elles des enjeux symboliques d'affirmation et d'assise de nouvelles polarités urbaines, des clubs urbains intercommunaux ? Œuvrent-elles au développement d'une concurrence interurbaine ? Ces questionnements sont l'objet de nos deux prochaines parties.

Deuxième partie

Transports publics intercommunaux et registres différenciés de la solidarité urbaine

Introduction

la solidarité communautaire face aux identités territoriales

Après avoir exposé les processus de polarisations socio-économiques, de division sociale de l'espace et de construction des territoires intercommunaux dans la Région Urbaine Marseillaise, cette partie est consacrée à la question centrale de la thèse : les structures intercommunales s'engagent-elles dans la construction de formes spécifiques et territorialisées de solidarité spatiale et sociale à partir de la construction d'un bien commun intercommunal, d'une définition spécifique et territorialisée de l'intérêt communautaire ? Autrement dit, il s'agit de savoir si, et comment, les spécificités sociales et économiques de ces territoires communautaires façonnent les objectifs prioritaires des politiques intercommunales de transport et de déplacements ?

À cette question centrale qui traverse bon nombre de travaux ayant pour objet l'intercommunalité, différentes réponses sont proposées, nous l'avons vu. Pour certains, l'intérêt communautaire réside avant tout dans la préservation des intérêts des maires et des communes qu'ils représentent. Dans cette perspective, l'intercommunalité est à l'origine d'un “*consensus communautaire*”, lequel aurait comme effet pervers d'annihiler l'élaboration de politiques communautaires redistributives²³⁹. Pour d'autres, ce “*consensus communautaire*” n'empêche pas la construction et l'affirmation progressive de gouvernements intercommunaux, selon un processus itératif et incrémental²⁴⁰. Ce processus d'affirmation de l'intercommunalité amène élus et fonctionnaires intercommunaux à élaborer des politiques intercommunales dont le sens varie d'un territoire à l'autre²⁴¹. Ainsi, les intercommunalités

²³⁹ Desage Fabien, 2005, *op. cit.* ; Desage Fabien, 2006, *art. cit.* ; Desage Fabien, 2009, *art. cit.* ; Desage Fabien, Guéranger David, 2011, *op. cit.*

²⁴⁰ Reigner Hélène et al, 2010, *art. cit.*

²⁴¹ Faure Alain, 2007, *art. cit.*

déploieraient leurs actions et les justifieraient en élaborant différents registres de solidarité communautaire²⁴². Ce débat est ouvert.

Résolument, en posant l'hypothèse d'une différenciation du sens des politiques communautaires de transport et de déplacements selon les spécificités sociales et économiques des territoires intercommunaux, notre travail se situe dans la perspective d'une construction progressive et territorialisée de la solidarité communautaire qui en hiérarchise les différents registres. Autrement dit, nous estimons que les structures intercommunales élaborent des politiques communautaires redistributives construites à partir de registres différenciés de la solidarité communautaire. Selon nous, il est donc possible de repérer la construction territorialisée d'un "*bien commun*"²⁴³ intercommunal. Plus encore, la construction de ces "*biens communs*" territoriaux différenciés renvoie, selon nous, aux "*inconscients territoriaux*" de ces territoires communautaires, à leurs récits identitaires. Dès lors, la fonction des politiques de transport et de déplacements varie d'un territoire à l'autre. C'est en tout cas notre hypothèse.

Pour vérifier ou infirmer cette hypothèse centrale de notre travail, nous proposons dans cette partie de revenir sur la nature différenciée des politiques communautaires de transports publics urbains et de mettre en regard ces différenciations en fonction des récits identitaires intercommunaux. Dans cette démarche, il nous faut emprunter deux chemins.

Tout d'abord, il nous faut détailler plus finement nos outils méthodologiques (Chap. 4.). Dans ce travail, nous avons choisi d'étudier chaque politique intercommunale de transports urbains au prisme de trois dimensions : la "*politique extérieure*", la politique intérieure et un projet symbolique, politique. À partir des politiques intérieures de transports publics urbains, nous dégageons une constante qui traverse l'ensemble de ces politiques intercommunales : l'existence de deux grands registres de la solidarité communautaire²⁴⁴. Ces registres de la solidarité cohabitent dans chacune des intercommunalités étudiées, ils se tiennent l'un à côté de l'autre. Ces registres sont des ressources mobilisées afin d'appuyer les actions menées par les politiques communautaires de transports et de déplacements depuis le début de la décennie 2000. Chacun de ces registres sert à justifier des investissements communautaires différenciés.

²⁴² Reigner Hélène et al, 2010, *art. cit.*

²⁴³ Lascoumes Pierre, Le Bourhis Jean-Pierre, "Le bien commun comme construit territorial...", *art. cit.*

²⁴⁴ À la manière de ce qui a été fait par ailleurs pour la Dotation de Solidarité Communautaire, voir : Reigner Hélène, Frinault Thomas, Guy Catherine, 2010, *art. cit.*

Ensuite, nous allons observer comment chaque intercommunalité hiérarchise ces registres afin de justifier la nature dominante de sa politique de transports publics urbains. Selon nous, cette opération de hiérarchisation des grands registres de la solidarité communautaire renvoie directement aux “inconscients territoriaux”, aux récits identitaires intercommunaux, tels que nous les avons définis dans la première partie. Ainsi, dans le deuxième chapitre, nous confrontons les territoires “dorés” à la nature de leurs politiques intercommunales de transports publics urbains afin de relever les continuités et les écarts qui les unissent (Chap. 5.). Alors, nous verrons comment les “politiques extérieures”, les politiques intérieures et les projets symboliques de ces deux gouvernements intercommunaux s’amarrent à un impératif de concurrence interurbaine et façonnent des politiques de transports publics urbains dont l’objectif dominant est d’affirmer la ville-centre à l’échelle de la région urbaine. Finalement, dans le troisième chapitre de cette partie, nous confrontons les territoires “rouillés” à la nature de leurs politiques intercommunales de transports publics urbains, afin, là aussi, de relever les continuités et les écarts qui les unissent (Chap. 6.). À ce moment, nous verrons comment les “politiques extérieures”, les politiques intérieures et les projets symboliques déployés dans les territoires à l’histoire industrielle et ouvrière façonnent des politiques de transports publics urbains dont l’objectif dominant est au service d’une réactualisation de la dimension sociale de la mobilité.

À l’issue de cette partie, nous pourrons donc déjà vérifier ou infirmer l’hypothèse centrale de cette thèse à savoir que les identités communautaires opposées que nous avons relevées renvoient à des différenciations dans les registres dominants de la solidarité communautaire

.

Politiques intercommunales et solidarités communautaires : concurrence, cohabitation et hiérarchisation des registres de la solidarité urbaine

Introduction

Dans un premier temps, réservons la question de la différenciation des politiques communautaires de transports publics urbains, et exposons la méthode, les proxis, à travers lesquels nous observons cette différenciation. En effet, avant même de parler de hiérarchisation des registres dominants de la solidarité communautaire, ne faut-il pas détailler la manière dont ces registres dominants ont été observés ? Autrement dit, de quelle focale nous nous sommes dotés pour observer la différenciation des politiques intercommunales de transports publics urbains et comment avons nous balisé les grands registres de la solidarité communautaire ? L'objet de ce chapitre est de répondre à ces questions en trois temps.

Tout d'abord, nous revenons sur l'outillage méthodologique par lequel nous observons et caractérisons les différentes facettes de la solidarité communautaire véhiculées à travers les politiques intercommunales de transports publics (4.1.). Nous avons retenu trois focales, trois dimensions, par lesquelles nous observons la différenciation de ces politiques communautaires : les “*politiques extérieures*” des intercommunalités, les politiques intérieures des intercommunalités et les projets symboliques. La focale choisie pour étudier les politiques intérieures de transports publics urbains est particulièrement originale. Elle fait appel à la construction d'un indice *ad hoc* qui spatialise la desserte en transports publics urbains.

Ensuite, les deuxième et troisième temps de ce chapitre, s'attachent à exploiter et traiter les résultats généraux qu'apporte notre indice spatialisé de desserte en transports publics urbains

et son croisement avec des entretiens. C'est à partir de cet indice spatialisé que nous avons repéré la cohabitation permanente de deux grands registres de la solidarité communautaire dans les politiques intercommunales contemporaines de transports et de déplacements. Le premier de ces registres est celui d'une solidarité intercommunale envers les périphéries (4.2.). La création des intercommunalités d'agglomération à l'échelle de la Région Urbaine Marseillaise est à l'origine d'un bond en avant, en matière de desserte en transports publics urbains des territoires périphériques, qui se matérialise de deux façons distinctes. Le second grand registre de la solidarité communautaire est celui d'une solidarité intercommunale envers les villes-centres (4.3.). Engagé au nom du partage des charges de centralité et du caractère *gagnant-gagnant* de la coopération intercommunale, ce registre de la solidarité justifie l'investissement, parfois massif, de la politique communautaire dans ces territoires.

4.1. La solidarité communautaire à travers une méthodologie *ad hoc* : trois échelles, trois rationalités

Nous avons fait le choix d'observer les politiques communautaires de transports publics à travers trois focales distinctes. Ces trois focales renvoient à trois échelles spatiales, et à trois rationalités distinctes permettant d'appréhender la substance des *consensus communautaires* en vigueur dans les quatre intercommunalités étudiées.

Du point de vue spatial tout d'abord, les trois échelles sont :

- La région urbaine, à travers la nature des "*politiques extérieures*" des intercommunalités dans le champ du transport.
- L'échelle intermédiaire du territoire communautaire, à travers la répartition spatiale du bien communautaire qu'est la desserte en transports publics.
- La grande échelle, enfin, à travers un projet symbolique spécifique qui renvoie à des objets micro.

De fait, nos trois focales se complètent puisqu'elles se réfèrent à trois registres d'actions différents. Dès lors, l'étude combinée de ces trois focales permet d'affiner notre appréhension du sens des *intérêts communautaires*. Notre première focale relative à la nature des relations interterritoriales des intercommunalités s'intéresse aux "*politiques extérieures*" des intercommunalités et donc à la défense, à l'échelle métropolitaine, des *intérêts communautaires* spécifiques qu'élaborent les gouvernements d'agglomération. Ensuite, la

politique intérieure, relative à la distribution spatiale de la desserte en transports publics au sein de l'intercommunalité, renvoie aux différents registres de la solidarité à l'intérieur même du territoire communautaire (partage des charges de centralité, équipement des pôles secondaires, desserte des espaces périphériques) et à la domination de l'un sur les autres. Finalement, le projet symbolique est une focale à travers laquelle on observe l'investissement des leaders communautaires dans les politiques intercommunales de transport et de déplacements et donc la nature du cadrage politique des enjeux de ces politiques urbaines. Réunies, ces trois focales nous permettent de baliser finement le sens des quatre politiques intercommunales de transport et de déplacements étudiées et donc d'appréhender le registre dominant de la solidarité communautaire spécifique à chacun de ces regroupements intermédiaires.

4.1.1. La “politique extérieure” des intercommunalités : un outil de solidarité urbaine

L'intercommunalité est un rassemblement de communes dont la fonction est de créer un espace de solidarité à l'intérieur de ses limites administratives. Pour cette raison, la solidarité communautaire est souvent étudiée au prisme des seules politiques communautaires. Pourtant, les intercommunalités s'insèrent aussi dans des ensembles territoriaux plus larges dont elles ne sont que de simples portions. Le *Gargantua* n'existe pas, les espaces urbains sont gouvernés sous le régime de l'éclatement institutionnel²⁴⁵. La construction de la solidarité communautaire renvoie aussi à la construction d'une solidarité “interterritoriale”²⁴⁶ qui s'exprime à travers une “politique extérieure”²⁴⁷.

Comme nous l'avons relaté dans la première partie de ce travail, l'ensemble des intercommunalités étudiées s'insère dans un espace métropolitain plus large (la Région Urbaine Marseillaise) dont elles ne constituent que des parties. Ces territoires

²⁴⁵ Estèbe Philippe, 2008, *op. cit.*

²⁴⁶ Vanier Martin, 2005, “L'interterritorialité : des pistes pour hâter l'émancipation spatiale”, in Antheaume Benoît, Giraut Frédéric (ss la dir.), Montpellier : IRD Éditions, p. 317 – 336 ; Vanier Martin, 2008, *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Paris : Economica.

²⁴⁷ “Les communautés d'agglomération ne se privent pas d'engager des bras de fer avec les autres intercommunalités, le département, la région, les grandes administrations nationales et les instances de l'Union Européenne pour baliser leur souveraineté territoriale émergente. Leur “politique extérieure” apparaît d'autant plus offensive qu'elle permet d'affûter un imaginaire territorial dont les leaders deviennent les porte-parole. Multipliant les initiatives qui vantent la spécificité et l'unité de leur territoire, les présidents construisent des espaces politiques de référence qui instrumentalisent souvent les partenariats à l'aune de ce défi identitaire.” Faure Alain, 2007, *art. cit.*, p. 153.

communautaires ne représentent finalement que des fragments métropolitains dans lesquels la multiplicité des logiques de mobilités, des connexions et des appartenances territoriales des habitants n'est plus à démontrer²⁴⁸. Cette multiplicité des appartenances territoriales, du mouvement et des connexions qui forgent la société, que Martin Vanier désigne sous le vocable d'interterritorialisation de la société²⁴⁹, renvoie directement à l'aptitude de ces territoires communautaires à organiser une "*interterritorialité politique*"²⁵⁰, c'est-à-dire à leur capacité à dépasser les "*rapports historiques du pouvoir au territoire*"²⁵¹. Autrement dit, cette interterritorialisation de la société renvoie à la capacité des territoires à s'affranchir de leurs limites territoriales, à les dépasser afin d'organiser les réseaux de transports et de déplacements à d'autres échelles, qu'elles soient métropolitaines ou régionales. La production de cette "*interterritorialité politique*", que l'on devine spécifique et territorialisée, est d'autant plus cruciale qu'elle est indispensable dans le domaine des transports urbains qui, aujourd'hui, dessinent de nouveaux territoires fonctionnels ne cessant de s'affranchir des limites institutionnelles que représentent aujourd'hui les intercommunalités et demain la métropole marseillaise. Nous reprenons ici à notre compte la remarque de Martin Vanier lorsqu'il dit que la "*dynamique spatiale est toujours plus rapide que la dynamique institutionnelle*"²⁵².

Plutôt que d'interroger l'adéquation mythique entre des territoires institutionnels et des territoires fonctionnels, nous interrogeons la nature de l'organisation spatiale de l'action publique communautaire à travers la "*politique extérieure*" que mènent les intercommunalités d'agglomération étudiées dans le champ du transport et des déplacements. Autrement dit, il s'agit pour nous d'interroger la nature des partenariats qui lient entre elles les intercommunalités que l'on étudie dans le cadre des politiques de transport et de déplacements. Nous souhaitons aussi interroger la nature des partenariats qui lient ces intercommunalités aux autres territoires institutionnels de la Région Urbaine Marseillaise, notamment le département des Bouches-du-Rhône. À la suite d'Alain Faure, nous considérons la "*politique extérieure*" des intercommunalités comme l'un des ingrédients qui participe à la construction des imaginaires territoriaux, à l'affirmation des identités territoriales. L'affirmation de ces dernières devient alors le ressort des partenariats

²⁴⁸ À ce sujet voir Pinson Daniel, Thomann Sandra, 2002, *op. cit.*

²⁴⁹ Vanier Martin, 2005, *art. cit.* ; Vanier Martin, 2008, *op. cit.*

²⁵⁰ Vanier Martin, 2008, *op. cit.*, p. 103 – 133.

²⁵¹ Vanier Martin, 2005, *art. cit.*, p. 328.

²⁵² *Ibid*, p. 325.

interterritoriaux des intercommunalités d'agglomération ce qui finalement affecte le sens des politiques communautaires en général²⁵³, et des politiques communautaires de transport et de déplacements en particulier.

Ce volet de notre méthodologie concernant la nature des partenariats interterritoriaux des intercommunalités que nous étudions est une focale d'observation des ressorts de la solidarité à l'échelle de la région urbaine. L'outillage méthodologique de cette focale de notre travail est essentiellement qualitatif. Il consiste en la réalisation d'entretiens et de travail bibliographique portant spécifiquement sur certaines scènes d'action, notamment les syndicats mixtes réunissant, ou tentant de réunir, différentes Autorités Organisatrices de Transports (AOT) de la région urbaine comme le Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SMITEEB)²⁵⁴ ou encore le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône (SMTBdR). Ainsi, la réalisation d'entretiens auprès du personnel administratif de ces structures interterritoriales permet de saisir la nature différenciée des partenariats que nouent les différentes intercommunalités d'agglomération étudiées. Aussi, l'étude de l'organisation des réseaux de transports publics (voir infra) permet d'observer comment ces réseaux dépassent ou non, les bornes des territoires intercommunaux ce qui nous a amené à orienter nos entretiens (réalisés auprès des techniciens intercommunaux et des élus) afin d'aborder la nature des collaborations interterritoriales qu'élaborent ou non, les intercommunalités. Allant de l'intégration des politiques sectorielles de transports urbains au repli sur la souveraineté territoriale intercommunale, le continuum de la nature des politiques extérieures est varié, mais les nuances s'avèrent parfois subtiles.

²⁵³ Faure Alain, 2007, *art. cit.*

²⁵⁴ Voir Encadré 2, page suivante pour un aperçu historique de la construction du SITEEB et de sa transformation en SMITEEB.

Encadré 2. Du SITEEB au SMITEEB, une arène où s'expriment des "politiques extérieures".

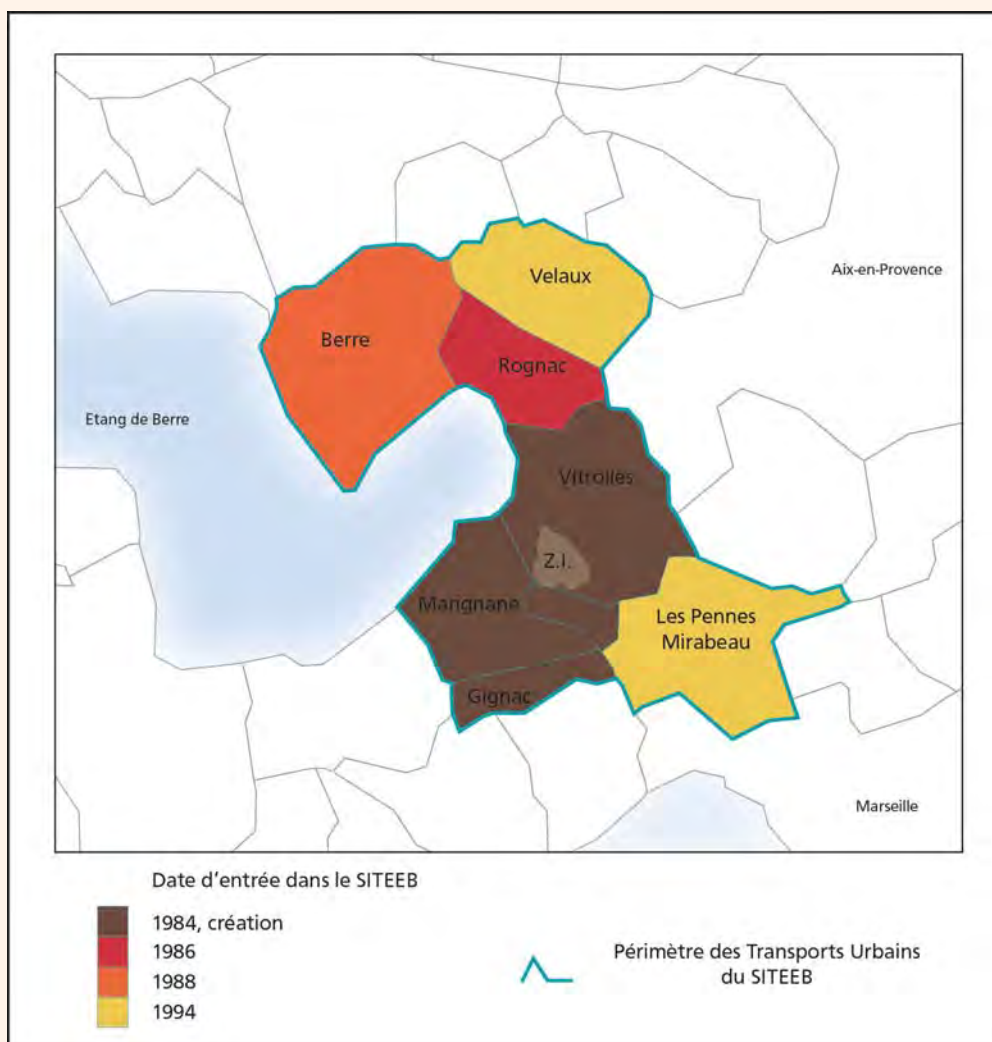
Le Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Étang Berre (SMITEEB) a ceci de particulier qu'il est un syndicat mixte permettant de préserver en l'état le premier syndicat intercommunal de transports urbains de la Région Urbaine Marseillaise, créé en 1984.

Ce syndicat mixte cristallise un certain nombre d'enjeux locaux en matière de leadership communautaire et de positionnement métropolitain des ensembles intercommunaux du fait de sa situation spécifique. Depuis les années 2000, son périmètre est à cheval sur le territoire de trois intercommunalités : la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (CU-MPM), la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (CPA) et la Communauté d'Agglomération Agglopôle Provence (CA-AP). Revenir sur la construction progressive de cette intercommunalité transports et sa préservation lors de la décennie 2000 permet, par la suite, de mieux éclairer certaines "politiques extérieures" des intercommunalités.

Le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SITEEB) est créé en mars 1984 par les communes de Vitrolles, Marignane, Saint-Victoret et Gignac-la-Nerthe. Les négociations locales quant à la création de cette structure sont enclenchées suite à l'abaissement du seuil de population nécessaire pour percevoir le Versement Transport²⁵⁵. Les communes de Vitrolles et Marignane, la première socialiste et la seconde Rassemblement Pour la République, disposent chacune de petits réseaux urbains composés d'une à deux lignes de transports collectifs. Elles souhaitent s'associer afin de percevoir le Versement Transport, d'améliorer la desserte de la zone industrielle des Estroublans qui emploie alors plus de 8 000 personnes et d'étendre le réseau de transport urbain à l'Est de l'Étang de Berre. Les communes de l'Est de l'Étang de Berre sont conviées aux réunions qui précéderont la création du Syndicat Intercommunal. Finalement, le SITEEB est créé par quatre communes : Marignane, Vitrolles, Saint-Victoret et Gignac. Progressivement, il s'étend à l'ensemble de l'Est de l'Étang de Berre. En 1986, puis en 1988, les communes de Rognac et Berre-l'Étang intègrent le SITEEB. En 1994, ce sont Les Pennes-Mirabeau et Velaux qui rejoignent le Syndicat Intercommunal. À la création du SITEEB fait écho la création de la société des Bus de l'Étang de Berre, opérateur privé issu de la fusion des exploitants des anciennes lignes communales de Marignane et Vitrolles.

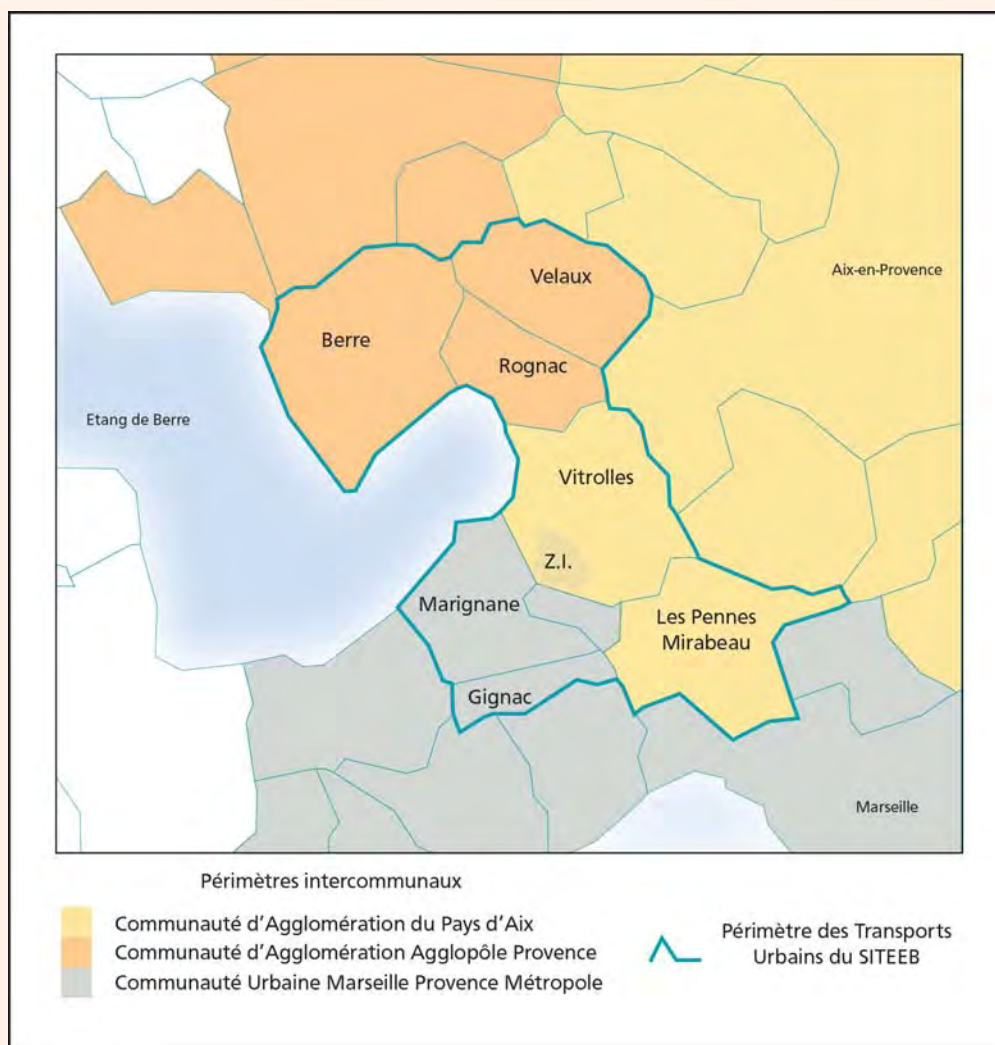
²⁵⁵ La baisse du seuil de perception du Versement Transport à des regroupements intercommunaux ayant une population de 30 000 habitants est actée quelques mois avant la création du SITEEB, Article 2 de la loi n°82-684 du 4 août 1982 relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains et des chèques transports, parue au JORF du 5 août 1982 p. 2502.

Ensemble, le SITEEB, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains, et la société des Bus de l'Étang de Berre, exploitant du réseau, forment un tandem travaillant en étroite collaboration.



Dès la création du SITEEB, le réseau de transports collectifs à l'est de l'Étang de Berre se développe rapidement par la création de nouvelles lignes interurbaines et la restructuration des lignes urbaines existantes. Ce réseau de transports collectifs devient rapidement une réussite en matière d'organisation des transports urbains tant les services qu'il fournit sont précurseurs à l'échelle régionale et nationale : information en temps réel des voyageurs et accessibilité de l'ensemble du réseau aux personnes handicapées dès la fin de la décennie 1990. La réussite de ce syndicat intercommunal est en grande partie le résultat de l'implication permanente d'une équipe technique stable et dynamique organisée sous la

houlette de Patrick Canillade, secrétaire général du SITEEB de 1984 à 2000, puis directeur général du SMITEEB de 2000 à 2011.



Suite à la construction des nouveaux territoires intercommunaux au début des années 2000, le périmètre des transports urbains du SITEEB recoupe trois espaces intercommunaux qui ont comme compétence obligatoire l'organisation des transports urbains sur leur territoire (CA-Agglopôle Provence, CA du Pays d'Aix, CU de Marseille). Cette situation originale amène les différentes parties prenantes à imaginer l'avenir du SITEEB dans un contexte juridique flou. En effet, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain n'a pas encore été votée et le statut de Syndicat Mixte des transports de type SRU n'est pas encore formalisé. Tandis que l'organisation du réseau est déléguée au SITEEB par convention annuelle, plusieurs audits sont menés afin de connaître le coût de différents scénarios de réorganisation du réseau.

L'hypothèse d'un éclatement du réseau pousse le Conseil Général des Bouches-du-Rhône à participer aux négociations quant à l'avenir du SITEEB. En effet, si cette hypothèse est retenue, ce dernier aurait alors à sa charge l'organisation des lignes entre les périmètres de transports urbains des trois intercommunalités. Or, ces lignes constituent la majeure partie du réseau du SITEEB.

Finalement, les différentes parties décident de préserver l'unité du réseau. Deux raisons expliquent cette décision. D'une part, l'éclatement du réseau engendrerait un surcoût que les différents partenaires, et notamment le département qui ne perçoit pas le Versement Transport, ne souhaitent pas supporter. D'autre part, la crainte exprimée par l'opérateur, le délégataire de service public qu'est la société des Bus de l'Étang de Berre, quant à la difficulté d'établir des relations pérennes avec quatre interlocuteurs institutionnels au lieu d'un seul, jouera en faveur de la conservation de l'unité du réseau. En 2002, le Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SMITEEB) est créé pour une période de 5 ans, les statuts du SMITEEB devant être reconduits à l'issue de cette période. En 2007, les statuts du SMITEEB sont reconduits pour une durée indéterminée.

4.1.2. La politique intérieure : Spatialiser un bien public communautaire pour projeter dans l'espace les registres de la solidarité communautaire

Comme une grande partie des Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) depuis 1999, celles que nous étudions ont connu une extension de leur Périmètre des Transports Urbains (PTU). L'importance de cette extension varie selon le territoire considéré, tant en termes de communes nouvellement intégrées qu'en termes de superficie du PTU (Tableau 12.).

| | Évolution des Périmètres des Transports Urbains | | | | | |
|--------------------|---|-------------------|----------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| | 1999 | | 2010 | | Evolution 1999 - 2010 | |
| | Communes | Kilomètres carrés | Communes | Kilomètres carrés | Communes | Kilomètres carrés |
| SAN-OP | 3 | 229,47 | 6 | 355,27 | 100% | 55% |
| CAPAE ^a | 4 | 122,28 | 12 | 246,99 | 200% | 102% |
| CA-AP ^b | 4 | 157,7 | 17 | 517,93 | 325% | 228% |
| CPA ^c | 3 | 258,09 | 34 | 1296,49 | 1033% | 402% |

^a : En 1999 l'AOTU sur le périmètre de l'actuelle CAPAE est le Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne (SITCA)

^b : En 1999, le territoire de l'actuelle CA-AP comprend deux AOTU et donc deux PTU : la ville de Salon-de-Provence et trois communes (Velaux, Rognac et Berre-l'Étang) appartenant au Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SITEEB)

^c : En 1999, l'actuel territoire de la CPA comprend deux AOTU et donc deux PTU : la ville d'Aix-en-Provence et deux communes (Vitrolles et Les Pennes Mirabeau) appartenant au SITEEB.

Tableau 12. Évolution des périmètres des transports urbains entre 1999 et 2010

Néanmoins, l'extension de ces territoires institutionnels du transport n'indique en rien quelle est l'extension des territoires de la desserte en transports publics. Jusque dans les années 1990 la création d'une "intercommunalité transport"²⁵⁶, impliquait quasi automatiquement une desserte en transports publics urbains pour les communes membres. Or, le développement des AOTU sous la forme d'intercommunalités d'agglomération n'implique pas mécaniquement, pour chaque commune du regroupement intercommunal, une desserte en transports publics. C'est pourquoi nous avons cherché à évaluer finement l'extension des territoires effectivement desservis par les transports publics sur un PTU en spatialisant la desserte en transports publics et son évolution depuis la décennie 1990.

Principes généraux de la démarche

Nous spatialisons un bien public produit par les intercommunalités : la desserte en transports publics. Pour cela, nous avons construit un indice spatialisé de densité de desserte dont la construction s'appuie sur les points d'arrêts du réseau de transports publics. Ces derniers représentent des points d'accès, des points d'entrées et de sorties des réseaux communautaires de transports publics. Ce travail permet de saisir quels sont les territoires prioritairement investis par la politique communautaire et ceux qui sont délaissés. Il permet de cartographier les espaces *gagnants* et les espaces *perdants* de ces politiques communautaires. Bref, il permet de spatialiser les registres de la solidarité communautaire.

Cette production originale est le point cardinal de notre méthodologie. D'un point de vue quantitatif, tout d'abord, elle fournit un ensemble de résultats statistiques et cartographiques directement exploitables qui permettent de qualifier les différents registres de la solidarité communautaire, nous allons le voir dans la suite de ce chapitre. D'un point de vue qualitatif, enfin, ces premiers résultats représentent un support de discussion lors des échanges menés auprès des responsables – techniques et/ou politiques – chargés de l'élaboration de ces politiques publiques. La discussion de ces résultats quantitatifs nous permet alors d'affiner notre qualification de la nature des différents registres de la solidarité communautaire. Cette production originale est centrale dans le sens où c'est à partir de cet instrument générique que nous avons qualifié les différents registres de la solidarité communautaire déployés par les politiques communautaires.

²⁵⁶ Par le biais de la création d'un Syndicat Intercommunal à Vocation Unique, d'un Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple ou encore d'un Syndicat Mixte.

Construction de l'indice

Afin de spatialiser la desserte en transports publics urbains, nous effectuons un carroyage du territoire, sorte de filet apposé sur l'espace communautaire. Par construction, chaque maille du carroyage contient le nombre d'arrêts effectués par les transports collectifs sur son aire, sorte de densité de la desserte offerte par le réseau de transport public (Figure 7.). La construction de cet indice de densité de desserte comprend deux temps.

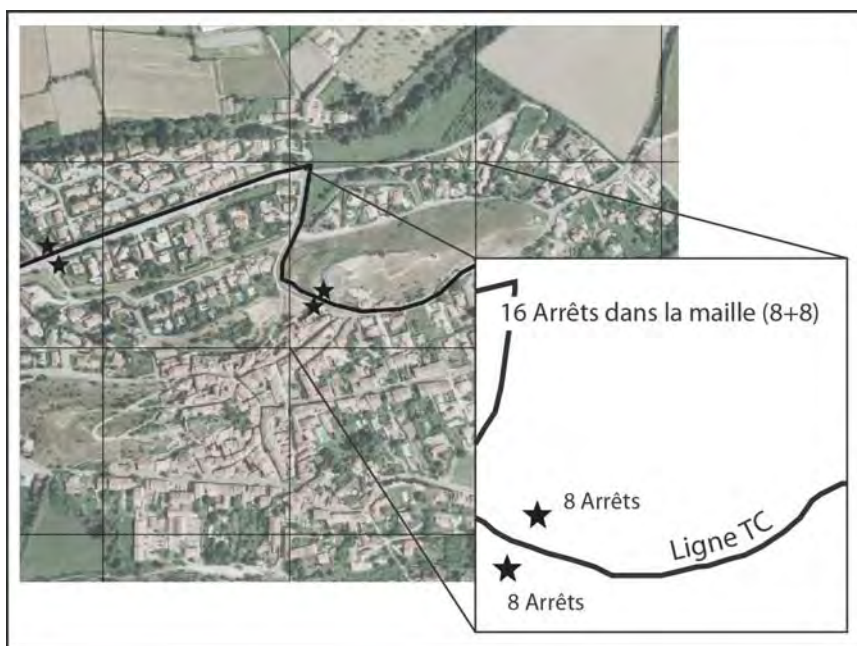


Figure 7. Construction de l'indice de densité de desserte.

Tout d'abord, nous répertorions le nombre d'arrêts qu'effectuent les transports collectifs sur l'ensemble des points d'arrêts du réseau. Les intercommunalités étudiées ne disposant pas de ces informations dans leurs systèmes d'information géographique et/ou leurs bases de données liées au transport public, nous avons donc réalisé cette opération manuellement à partir des fiches horaires. Cette méthode fastidieuse, permet de contrôler la validité des données imputées. Finalement, ce travail nous permet de connaître la desserte qu'offre chaque point d'entrée dans le réseau de Transport Collectif (TC). De plus, pour prendre en compte l'existence de systèmes de Transport à la Demande (TAD), et après avoir décrit le type de TAD dont il s'agit²⁵⁷, nous codons cette information par une variable muette, où 1 est la présence d'un service de TAD au point d'arrêt et 0 son absence.

²⁵⁷ En nous référant à Castex Élodie, 2007, *Le Transport À la Demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation. Modélisation des caractéristiques fonctionnelles des TAD pour développer les modes flexibles de demain*, Thèse de doctorat de Géographie, Université d'Avignon et des pays de Vaucluse, novembre.

Finalement, la finesse de l'information obtenue à partir des points d'arrêts n'est pas lisible à l'échelle à partir de laquelle nous étudions la répartition spatiale de la desserte intercommunale en transports publics urbains. C'est pourquoi nous avons pris soin de généraliser cette information géographique à une échelle plus petite pour obtenir un compromis entre la lisibilité de la donnée et sa précision. D'où le carroyage du territoire, vers lequel sont transférées les informations que nous avons précédemment relevées à l'échelle des points d'arrêts du réseau de TC. Le pas du carroyage est fixe : chaque maille est un carré de 250 mètres de coté. L'avantage du carroyage est de spatialiser de façon homogène la desserte, tandis qu'un jeu sur la taille des points en fonction de la desserte en transports publics urbains dénaturerait leur emprise spatiale et diminuerait la lisibilité de notre travail. À l'issue de ce second temps de la construction de l'indice, il nous est alors possible d'ordonner les mailles de ce carroyage en fonction de la desserte qu'elles accueillent, et donc de projeter le traitement différencié de l'espace mis en place par les politiques intercommunales de transport et de déplacements²⁵⁸. Cette méthode, simple mais robuste, permet d'objectiver les traitements différenciés de l'espace mis en œuvre par l'action communautaire.

“Mesurer le changement”

À partir d'archives²⁵⁹, nous avons réalisé ce même travail de dénombrement du passage des transports publics urbains aux points d'arrêts pour les réseaux de transports publics urbains existants lors de la décennie 1990 - 2000. Puis, une fois encore, nous avons agrégé ces informations à l'échelle des mailles. Cette spatialisation de la desserte à deux périodes distinctes, permet d'adopter une approche diachronique. Elle permet une comparaison avant (t) et après ($t+1$) le déploiement des politiques intercommunales, qui sont récentes dans les territoires étudiés. Ainsi, nous pouvons effectuer un ensemble de comparaisons qui mettent en relief les différents choix qui président à l'organisation des réseaux de transports publics urbains durant la décennie 2000. Certes, il s'agit d'une photographie à un temps “ t ”. *A priori*, on peut légitimement penser que les réseaux de transports publics évoluent, que des points d'arrêts sont supprimés, que d'autres sont ajoutés et que le parcours des lignes est modifié. L'ensemble de ces évolutions des réseaux générerait des informations que nous serions incapable de capter à travers notre méthode de spatialisation de la desserte. D'autant plus,

²⁵⁸ Le lecteur intéressé par la distribution de l'information statistique, la méthode de discrétisation des données statistiques et le traitement des valeurs “aberrantes”, pourra se référer à l'*Annexe I : distribution de l'information statistique, traitement des valeurs “aberrantes” et discrétisation des données statistiques*, p. 388.

²⁵⁹ Contrat de délégation de service public, archives des délégataires de service public, blog des réseaux de transports publics contenant de la documentation d'archive.

qu'*a priori*, on peut intuitivement considérer que les réseaux de bus et de cars sont susceptibles d'évoluer plus rapidement que des réseaux de transports publics nécessitant des infrastructures lourdes (métro, tramway...). Ainsi, sur ces réseaux la perte d'information serait plus élevée. *In fine*, la perte d'information est marginale et les résultats obtenus sont robustes²⁶⁰. Les réseaux de transports publics font preuve d'une grande stabilité dans le temps, notamment en matière de localisation et de dénomination des points d'arrêts.

Estimation de la population desservie par le réseau de transport public

À ces données statistiques portant sur la spatialisation de la desserte en transports publics urbains, nous avons souhaité en ajouter une autre qui représente une estimation de la population desservie par les réseaux de transports publics urbains. L'idée est ici de comptabiliser la population résidant dans un rayon de quelques centaines de mètres autour d'un arrêt de transports publics urbains. Ce rayon représente en quelque sorte l'aire de chalandise des transports publics urbains, ou, autrement dit, l'aire dans laquelle on peut estimer que la population dispose d'une desserte en transports publics urbains.

Pour réaliser cette estimation de la population desservie nous nous appuyons sur le fichier des Estimations Carroyées de la Population proposé par l'Insee. Ces données proviennent d'une exploitation spécifique des fichiers fiscaux, fournis par la Direction Générale des Impôts, qui vise à attribuer à chaque ménage une position géographique précise. Nous utilisons ici les données régionales détaillées d'une résolution de 200 mètres. Ces données sont robustes, tant sur le plan spatial que statistique, pour estimer la population desservie par un réseau de transport collectif²⁶¹. Finalement, l'ensemble des populations résidant dans une maille du fichier Estimations Carroyées de la Population dont le centroïde est situé à moins de 250 mètres d'un point d'arrêt du réseau de transports publics urbains est considéré comme desservi (Illustration 9). Ce rayon a été choisi de façon arbitraire, mais il nous semble correspondre, peu ou prou, à l'aire de chalandise de ces réseaux. Ainsi, sur l'Illustration 9 nous pouvons observer que les points d'arrêts du réseau sont séparés par une distance de l'ordre de 500 mètres.

²⁶⁰ Sur les réseaux du SAN-OP et de Salon-de-Provence en place dans la décennie 1990 plus de 90 % de l'information a pu être spatialisée.

²⁶¹ À quelques exceptions près : les sans domicile fixe ne sont pas pris en compte et les étudiants sont généralement localisés au domicile de leurs parents.

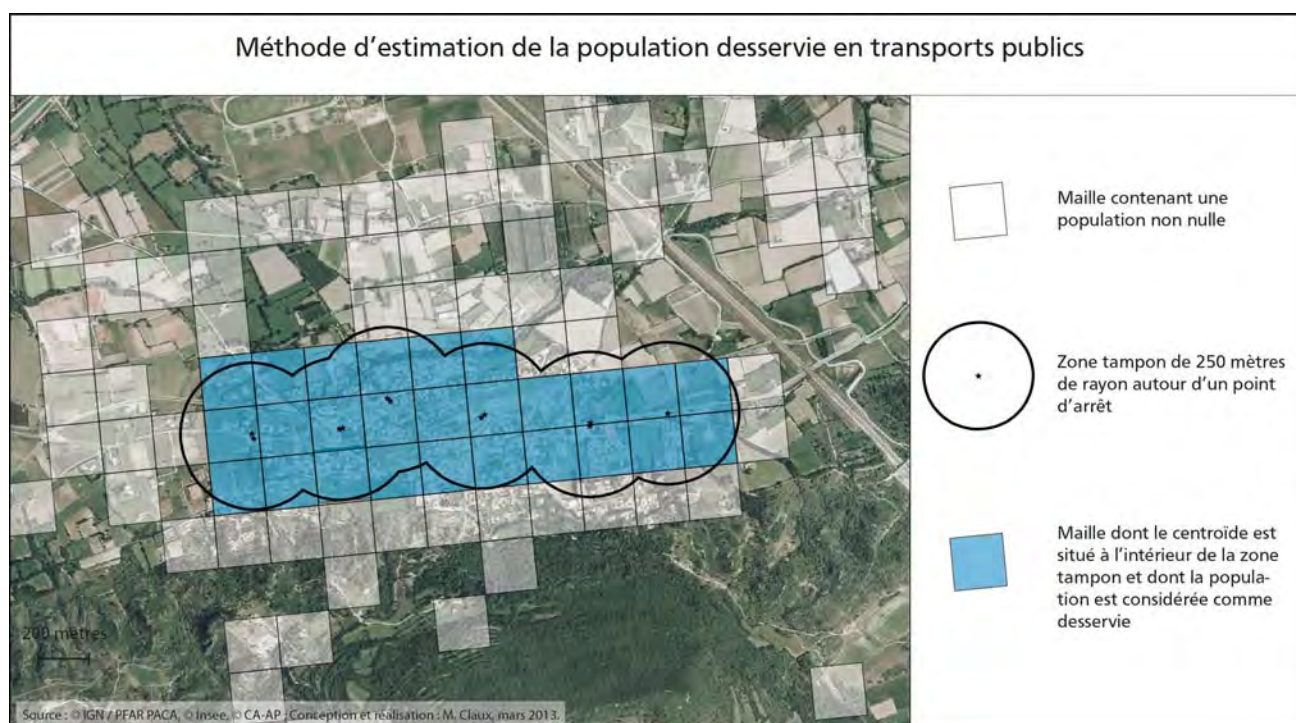


Illustration 9. Présentation de la méthode d'estimation de la population desservie en transports publics

4.1.3. Des projets symboliques, la nature du cadrage des enjeux de transport et de déplacements

Outre l'étude des politiques extérieures et intérieures des intercommunalités, nous avons doté notre méthodologie d'une troisième focale.

Sur chacun des territoires étudiés, nous examinons un projet symbolique. Tous ces projets symboliques examinés ont été réalisés et mis en œuvre au cours des dernières années. À eux seuls, ils ne permettent pas de définir la politique communautaire. Néanmoins, ils représentent un *proxi* supplémentaire afin de définir la substance des politiques intercommunales de transports publics urbains. À travers ces projets symboliques nous relatons la nature de l'investissement politique dans la compétence transport. En effet, chacun de ces projets symboliques représente une commande passée par les différents présidents des intercommunalités à leurs services techniques. Finalement, cela affine notre perception de la substance de ces politiques communautaires en nous révélant la nature du cadrage des enjeux de transports et de déplacements réalisés par les présidents des intercommunalités.

Ce sont donc des projets qui permettent de saisir la nature de l'investissement du politique dans la politique intercommunale de transport et de déplacements. C'est là l'utilité de ces projets dans notre méthodologie. Tout d'abord, ils représentent des actes fondateurs des

politiques publiques étudiées en ce qu'ils "renvoient à des orientations, explicites ou implicites, manifestes ou latentes"²⁶²". Ils représentent bien une focale permettant d'observer comment les enjeux soulevés par les politiques communautaires sont cadrés par les présidents des intercommunalités. La nature de ce cadrage nous renseigne alors sur l'orientation de la politique communautaire. À travers ces projets symboliques, il ne s'agit pas tant de définir le poids des leaders dans la politique communautaire que d'inscrire l'action de ces leaders dans une logique de légitimation politique et de politisation de l'action publique communautaire. En effet, chacun des projets symboliques en tant qu'*output* de l'action publique urbaine "représente une ressource politique permettant d'affirmer une identité politique propre"²⁶³". Mais aussi, chacun de ces projets symboliques donne à voir la nature de la politisation des politiques communautaires de transport et de déplacements. C'est-à-dire, "la façon dont [ces] politiques publiques existent au niveau politique"²⁶⁴".

Finalement, ces projets symboliques nous amènent à tisser un lien entre la politique et les politiques, entre les *politics* et les *policies*. Autrement dit, ils nous renseignent sur les valeurs diffusées par les politiques de transports publics à travers la nature du cadrage des enjeux de transport et de déplacements.

²⁶² Thoenig Jean-Claude, 1985, "L'analyse des politiques publiques" in Grawitz Madeleine, Leca Jean (ss. la dir.), *Traité de science politique, Tome 4*, Paris : Presses Universitaires de France, p. 7.

²⁶³ Hassenteufel Patrick, Smith Andy, 2002, "Essoufflement ou second souffle ? L'analyse des politiques publiques « à la française »", *Revue française de science politique*, 52/1, p. 68.

²⁶⁴ *Ibid.*, p. 70.

4.2. Politiques communautaires de transports publics et registres de solidarités envers les périphéries

Après avoir exposé notre outillage méthodologique, nous allons, à partir des politiques intérieures développées par les intercommunalités étudiées, baliser les différents registres de la solidarité communautaire. Ici, nous nous préoccupons des registres de la solidarité communautaire envers les périphéries, le registre de solidarité envers la ville centre viendra plus tard.

Pour commencer, un résultat essentiel tiré de notre spatialisation de la desserte en transports publics est celui de l'extension sans précédent des territoires desservis en transports publics urbains depuis le début de la décennie 2000 (4.2.1.). Majoritairement orientée vers les territoires périphériques, cette extension des territoires du transport nous amène ensuite à proposer deux facettes de la solidarité envers les espaces périphériques. La première facette de la solidarité communautaire à destination des périphéries est celle du développement d'un service public minimal à destination des périphéries éloignées et des captifs des transports publics qui y résident (4.2.2.) ; la seconde facette de cette solidarité réside, elle, dans le développement d'un réseau interurbain relativement performant ayant comme vocation d'offrir une alternative aux déplacements automobiles pour la proche périphérie et les pôles secondaires²⁶⁵ (4.2.3.). Bien souvent, pour les intercommunalités, l'opérationnalisation de cette distinction, passe alors par un critère quantitatif : les flux de déplacements domicile-travail des communes périphériques à destination de la ville centre servent ainsi à distribuer dans l'espace communautaire la qualité de la desserte en transports publics urbains.

4.2.1. L'évolution de la desserte en transports publics dans la région urbaine marseillaise : "le bond en avant intercommunal"

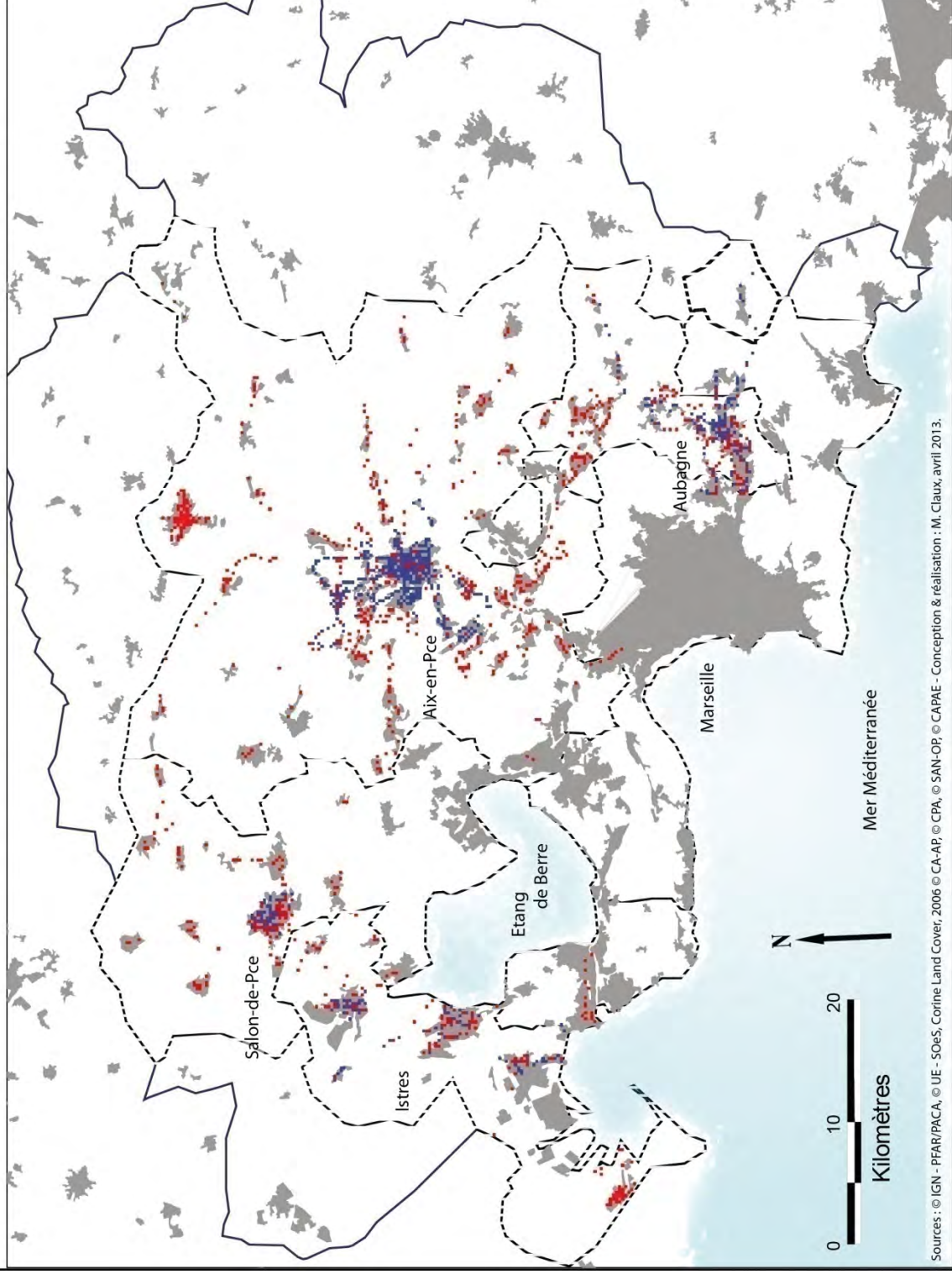
Durant la décennie 2000, dans les territoires intercommunaux étudiés, les territoires effectivement desservis par les transports publics urbains ont été multipliés par plus de deux. En une dizaine d'années seulement, les espaces desservis par les transports publics urbains dans les intercommunalités étudiées sont passés de 41.7 km² à 92 km²²⁶⁶ (Carte 9). L'ampleur

²⁶⁵ Ces pôles secondaires sont multiples et leur distinction dépend de l'intercommunalité étudiée : communes dont le poids démographique est substantiel, communes à fort dynamisme économique, communes en développement...

²⁶⁶ Selon notre méthodologie de spatialisation des territoires desservis.

de cette extension de la couverture spatiale des transports urbains durant cette période est sans précédent dans la Région Urbaine Marseillaise.

Région urbaine marseillaise : les territoires desservis en transports urbains, 2011



Carte 9. Région Urbaine Marseillaise : les territoires desservis en transports publics urbains à partir de la décennie 2000.

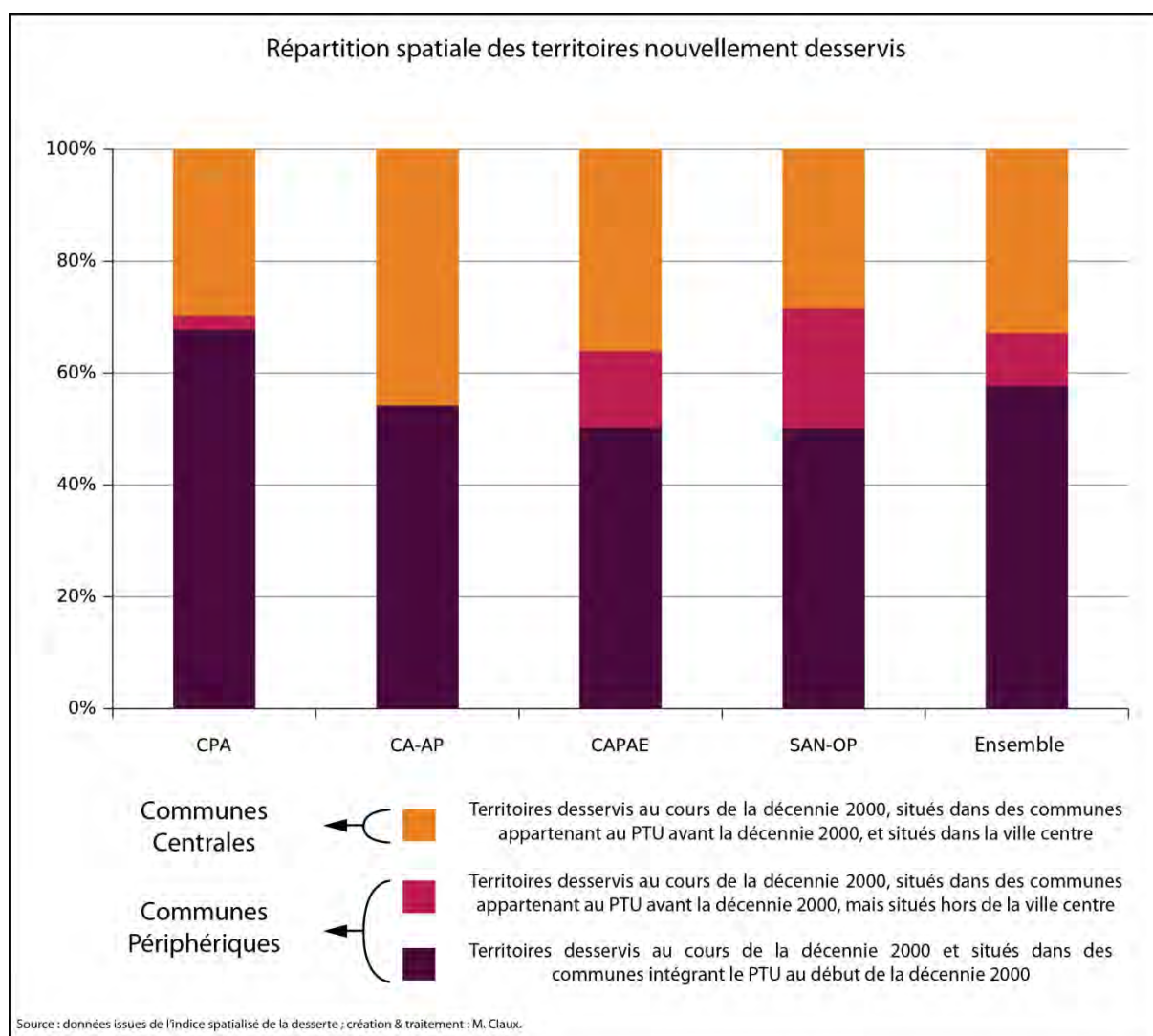
Une part importante des espaces investis par les politiques communautaires lors de cette décennie, des carrés rouges de la Carte 9, se situe hors des villes centre, dans les communes nouvellement intégrées aux Périmètres des Transports Urbains. En effet, les données statistiques issues de cette méthodologie indiquent qu'un peu plus de 60 % des territoires investis par les quatre politiques communautaires étudiées sont situés hors des villes centre (Graphique 13). Autrement dit, les espaces périphériques ont majoritairement bénéficié du déploiement de la solidarité communautaire. Bien souvent, cette extension spatiale de la desserte en transport public s'effectue à destination de territoires qui jusqu'alors ne bénéficiaient pas, ou très partiellement, d'une desserte en transport public.

Comme nous le confiait un interlocuteur lors d'un entretien, l'extension sans précédent du droit au transport dans les espaces périphériques lors de la décennie 2000 est directement imputable à la création des intercommunalités d'agglomération :

“M.C : C'était une volonté forte des élus de desservir toutes les communes lors de la création de l'intercommunalité ?

Oui, oui. C'est pratiquement une des premières décisions prises dès 2001, puisque la CPA s'est créé au 1^{er} janvier 2001, très très vite les élus ont dit : il faut rapidement que toutes les communes soient desservies en lignes régulières. [...] C'est vrai que le déploiement [du réseau communautaire] a été terminé en 2005. C'est quand même assez rapide entre 2002 et 2005. Quatre ans après la création de la CPA toutes les communes étaient desservies.²⁶⁷”

²⁶⁷ Entretien, directeur opérationnel des transports de la CPA, Aix-en-Provence, mars 2009.



Graphique 13. Répartition des territoires nouvellement desservis durant la décennie 2000 en fonction de leur appartenance au PTU avant la décennie 2000 et de leur situation vis-à-vis de la ville centre.

Cependant, à ce stade, ces données ne nous disent rien sur les potentielles différences de qualité de la desserte qu'offre le réseau de transport public dans ces espaces périphériques de l'intercommunalité. Or, une fois le maillage en transports publics urbains du territoire achevé, une fois toutes les communes de l'intercommunalité desservies, la qualité de la desserte apparaît rapidement comme un outil de distinction des communes au sein de l'ensemble communautaire. Dès lors, porter attention à la qualité de la desserte, à la fréquence de passage des transports publics urbains, permet de distinguer les différentes facettes de la solidarité communautaire envers les périphéries. Nous en avons repéré deux qui donnent lieu à des actions bien distinctes en matière de desserte en transports publics.

4.2.2. Desservir les périphéries lointaines : l'intercommunalité assure un droit au transport minimal

La première facette de la solidarité communautaire envers les communes périphériques est celle du développement d'un service minimal de transport public, sorte de "droit au transport" à destination des "excentrés" captifs du transport public. Ce volet de la solidarité communautaire envers les périphéries est présenté comme nécessaire au développement harmonieux de l'ensemble communautaire et des communes membres. Il représente aussi un signe fort qui marque l'appartenance à l'ensemble communautaire. L'opérationnalisation de ce volet prend différentes formes selon le regroupement observé et souvent elle combine plusieurs de ces formes. Il peut s'agir de mettre en place un système de transport à la demande sur les franges du territoire communautaire faiblement liées à la ville centre, de créer des lignes au sein du réseau communautaire dont la fréquence est moindre que sur les autres destinations. Finalement, l'opérationnalisation de ce volet peut prendre la forme d'une contractualisation avec d'autres Autorités Organisatrices des Transports afin qu'elles maintiennent ou améliorent la fréquence d'une ligne de transports publics traversant les franges du territoire communautaire.

Pour certaines intercommunalités, le transport à la demande (TAD) représente une solution adéquate pour desservir, des territoires périphériques éloignés de la ville centre, ou encore des territoires dont les habitants ont des logiques de mobilités qui s'affranchissent des limites communautaires. Cette solution concilie alors un ensemble d'exigences portées par divers acteurs : exigences des communes envers l'intercommunalité en matière de service de transports publics, volonté des services techniques et des élus d'offrir à l'ensemble du territoire intercommunal un service de transports publics et contrainte économique sont alors conciliées lors de la mise en place d'un service de Transport à la Demande.

Ainsi, lors de la création de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile (CAPAE) et de l'intégration des communes périphériques de l'ancienne Communauté de Communes de l'Étoile, les services techniques de l'intercommunalité sont sollicités afin d'élaborer un schéma de desserte sur ce territoire. La faible densité de population, l'éloignement vis-à-vis de la ville centre et la faiblesse des liens avec cette dernière, amènent le service transport à proposer aux élus un schéma de desserte basé sur la création d'un service de TAD sur ce territoire :

“Du temps de [L’intercommunalité] Garlaban-Huveaune-sainte-Beaume, on ne parlait pas de TAD. Il y avait un réseau sur Aubagne et des lignes régulières qui allaient vers des communes du nord. Quand s’est constituée l’Agglo [La CAPAE en 2009], en effet, les communes qui entraient dans l’agglo ont eu la réflexion suivante : l’agglo c’est une compétence déchet, transport, développement économique etc. Donc, quelque part, il fallait répondre sur l’ensemble des volets. Déchet c’est évident, [...] après pour les autres disciplines on a regardé quelles propositions transport on pouvait leur proposer, et pour les petites communes la solution TAD s’est imposée. [...] Quand ces communes ont intégré la CAPAE, il fallait proposer un vrai schéma de desserte à l’échelle de l’ensemble du territoire. On a mis la ligne 5 comme ligne forte et ensuite les secteurs de TAD. [...] À chaque commune qui entre tous les services sont sollicités par les élus pour dire qu’est ce que l’on fait déjà ailleurs et qu’il conviendrait de faire dans cette commune. Les déchets, c’est évident. On fait. Les transports, c’est moins évident. Un, est-ce qu’on le fait. Et deux, comment on le fait. Donc, là pour l’instant, toutes les communes ont un service, il n’y a pas de communes qui n’a rien du tout.”²⁶⁸

De la même manière, le transport à la demande émerge sur le territoire du Syndicat d’Agglomération Nouvelle Ouest – Provence afin de desservir certains territoires excentrés. Néanmoins, la volonté des services communautaires d’offrir aux habitants des communes de Grans et Cornillon-Confoux un accès au réseau de transports publics intercommunal, et donc de permettre aux captifs des transports publics de se déplacer, aboutit, par défaut, à la création d’un service de transports à la demande :

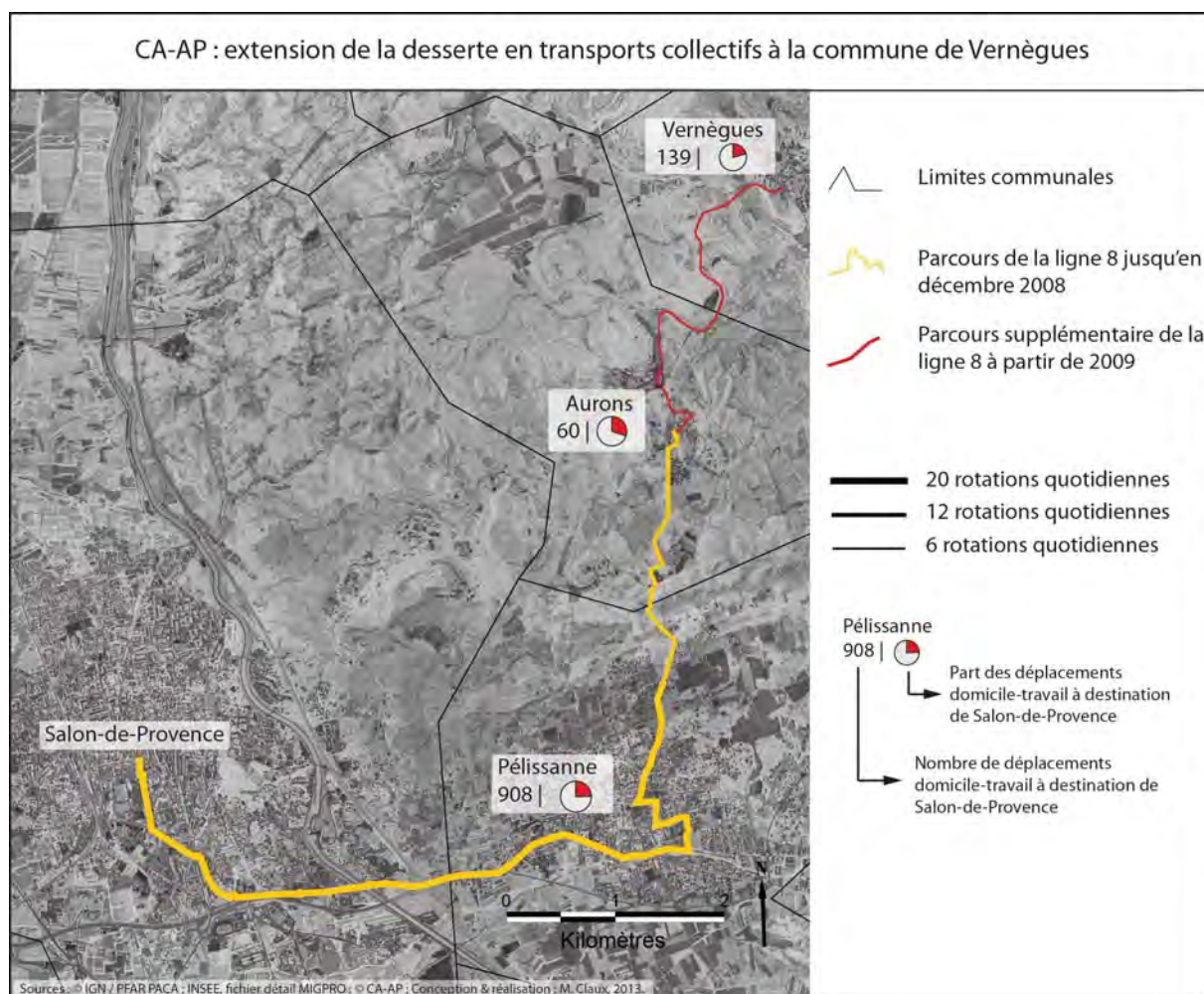
“On n’allait pas mettre un service urbain sur Grans ou Cornillon. Par contre, ces gens il faut leur permettre d’avoir des moyens de déplacements. Donc, on avait créé des lignes de TAD, qui fonctionnent.”²⁶⁹

Sur le territoire de la Communauté d’Agglomération Agglopôle Provence (CA-AP), le développement d’un service minimal de transports publics à destination des périphéries combine deux outils distincts et s’effectue toujours en relation avec la ville-centre. Le premier concerne les communes du sud de l’intercommunalité qui ne sont ni desservies par le réseau communautaire ni par celui du Syndicat MIXte des Transports de l’Étang de Berre, soit La Fare-les-Oliviers et Saint-Chamas. Ici, l’intercommunalité s’est engagée dans un partenariat avec le Conseil Général des Bouches-du-Rhône afin qu’il maintienne et développe certaines

²⁶⁸ Entretien, directrice des transports et des déplacements de la CAPAE, Aubagne, avril 2012.

²⁶⁹ Entretien, directeur des transports du SAN-OP, Istres, juin 2011.

liaisons entre ces communes et Salon-de-Provence. Dans ce cas, la politique intercommunale ne se déploie pas sous la livrée commune au réseau communautaire. Ensuite, pour les autres communes, la création du réseau communautaire à destination des périphéries par le service transport de l'intercommunalité est adossée à un travail de statistiques descriptives portant sur les flux domicile-travail à destination de la ville centre, Salon-de-Provence. Cette variable entre en jeu lors de la définition du nombre de rotations quotidiennes qu'effectue une ligne de transport collectif. Ces rotations sont partiellement calibrées en fonction du nombre et du taux de déplacement domicile-travail à destination de la ville centre. La desserte de la commune de Vernègues, réalisée quelques années après la création du réseau communautaire, rend bien compte de la décroissance des fréquences de passage des TC à mesure que s'affaiblissent le nombre et la part des flux domicile-travail des habitants de la commune à destination de la ville centre (Carte 10). Initialement, la ligne de transport collectif desservait Pélissanne et Aurons. En 2009, le maire de Vernègues demande au service transport de l'intercommunalité de créer une desserte entre la commune et Salon-de-Provence. La ligne sera réalisée, mais la fréquence de passage des cars diminue à mesure que l'on s'éloigne de la ville centre.



Carte 10. Extension de la desserte en transports collectifs à destination de la commune de Vernègues.

4.2.3. Desservir les pôles secondaires et la première couronne des pôles urbains, offrir une alternative aux déplacements automobiles.

L'autre facette de la solidarité à destination des territoires périphériques de l'ensemble communautaire est celui de la création d'une alternative aux déplacements automobiles par un renforcement de la qualité de la desserte en bus. Cette solidarité se développe selon deux modalités, à destination de deux types d'espaces : les polarités urbaines secondaires du territoire communautaire et la première couronne des pôles urbains centraux. La mise en place de cette facette de la solidarité communautaire sert d'ailleurs à "rattraper le retard" en matière de transports. Déployer cette action passe alors principalement par le renforcement de certaines lignes et par le développement ou encore le maintien de réseaux de transports publics dans des polarités secondaires.

Améliorer la fréquence de quelques radiales

À l'exception du Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest – Provence (SAN-OP), les réseaux de transports publics communautaires sont organisés en étoile à partir de la ville centre. Au sein de ces lignes à destination des périphéries, certaines représentent des *lignes fortes* sur lesquelles la fréquence de la desserte est supérieure aux autres lignes.

Cette hiérarchisation ciblée du réseau peut être réalisée progressivement, une fois le maillage du territoire communautaire en transport collectif achevé, ou être décidée lors de l'élaboration du schéma initial du réseau de transports publics. Autrement dit, dans le premier cas, il s'agit de révéler des demandes de déplacements en transport publics puis d'améliorer prioritairement la desserte là où la demande de déplacements est forte, c'est notamment le cas à la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (CPA). Dans le second cas, il s'agit de réaliser un schéma de desserte hiérarchisé à partir de données statistiques sur les déplacements domicile-travail, comme c'est le cas à la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile (CAPAE) et la Communauté d'Agglomération Agglopol-Provence (CA-AP).

Dans ces deux situations, les lignes fortes ainsi créées ont vocation à équiper certaines communes du territoire communautaire d'une desserte en transports publics plus performante que celle offerte dans les autres espaces périphériques. Cette hiérarchisation du réseau est régulièrement présentée dans les journaux intercommunaux d'information et de communication mais aussi lors des entretiens auprès des services techniques intercommunaux :

“Après avoir réalisé des études, nous avons [...] commencé à augmenter la fréquence des bus là où le besoin le demandait. Entre Aix-en-Provence et Venelles, on est ainsi passé d'une vingtaine de liaisons quotidiennes à cinquante.”²⁷⁰

“Le maillage sera donc géographique et... intelligent. Ainsi les trois grandes communes du Pays d'Aix ont-elles des besoins plus importants et plus rapides ? Des lignes express sont mises en place. L'une entre Pertuis et Aix, l'autre entre Vitrolles et Aix. Sur la première ligne, un bus partira toutes les demi-heures ; sur la seconde, tous les trois quarts d'heure. [...] L'artillerie lourde en somme.”²⁷¹

²⁷⁰ Vice président délégué aux déplacements, Pays d'Aix Magazine, n°6, janvier 2005, p. 25.

²⁷¹ Pays d'Aix Magazine, n°6, janvier 2005, p. 28.

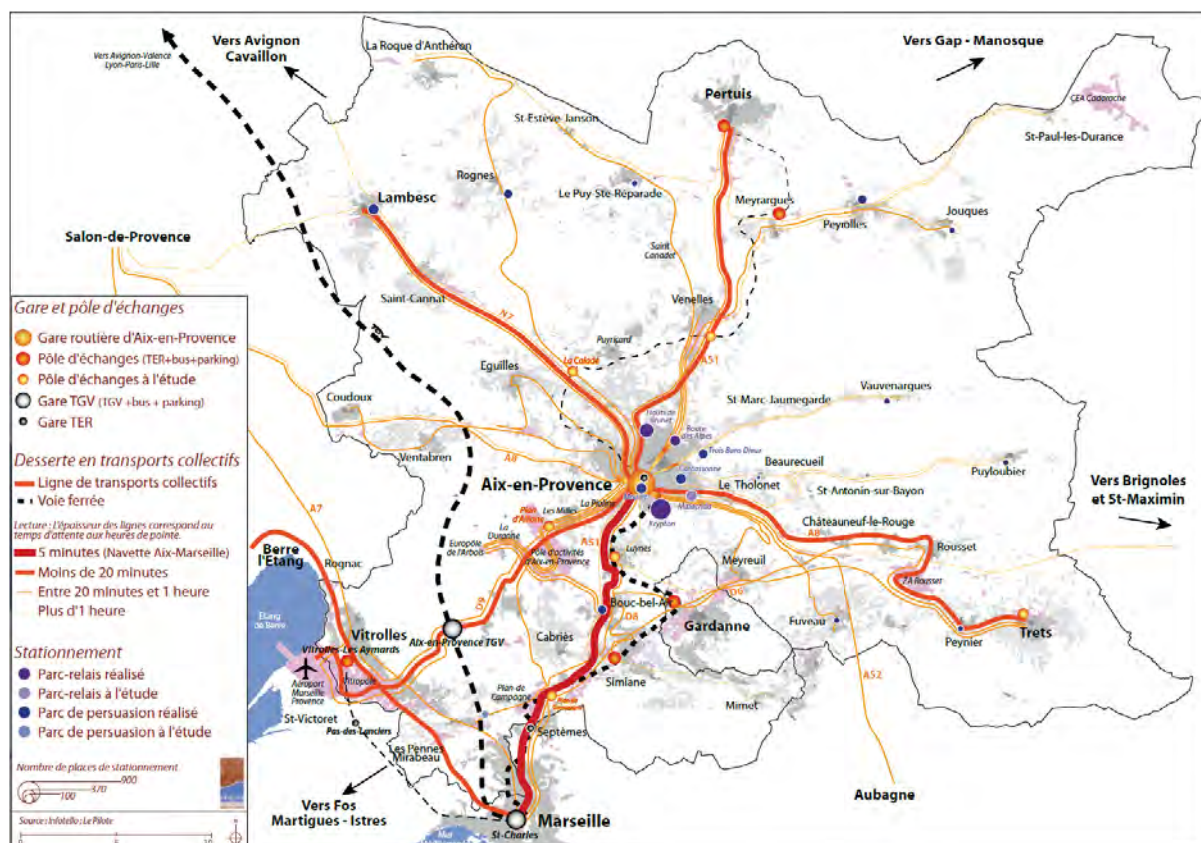
“Bon, nous on a vraiment mis le paquet, enfin sur toutes les lignes bien sûr, mais sur certaines grosses lignes, la plus grosse à l’heure actuelle c’est Pertuis-Aix-en-Provence. Entre Pertuis et Aix-en-Provence, le matin, entre six heure cinquante et huit heure cinquante, donc en deux heures, j’ai huit cars qui partent.”²⁷²

“Nous, notre politique c’est d’avoir un réseau en étoile. En étoile à partir de la ville centre, qu’est Aubagne, et qui va à destination de l’ensemble des communes extérieures. Donc, on a, au départ d’Aubagne, 5 axes forts qui rejoignent Aubagne. On va sur Cuges, La Penne, La Bouilladisse, Gémenos et Auriol, Roquevaire, Saint Zacharie.”²⁷³

Parfois, mais assez rarement, cette hiérarchisation du réseau est présentée dans les documents de planification. Alors, on distingue assez bien les lignes fortes du réseau communautaire et dans cette représentation cartographique, les deux registres de solidarité envers les territoires périphériques se donnent à voir (Carte 11). Territoire par territoire, notre méthode de cartographie de la desserte nous permet aussi de souligner cette facette de la solidarité communautaire envers les périphéries.

²⁷² Directeur opérationnel des déplacements, CPA, Aix-en-Provence, 2009

²⁷³ Entretien, directrice des transports et des déplacements, CAPAE, Aubagne, avril 2012.

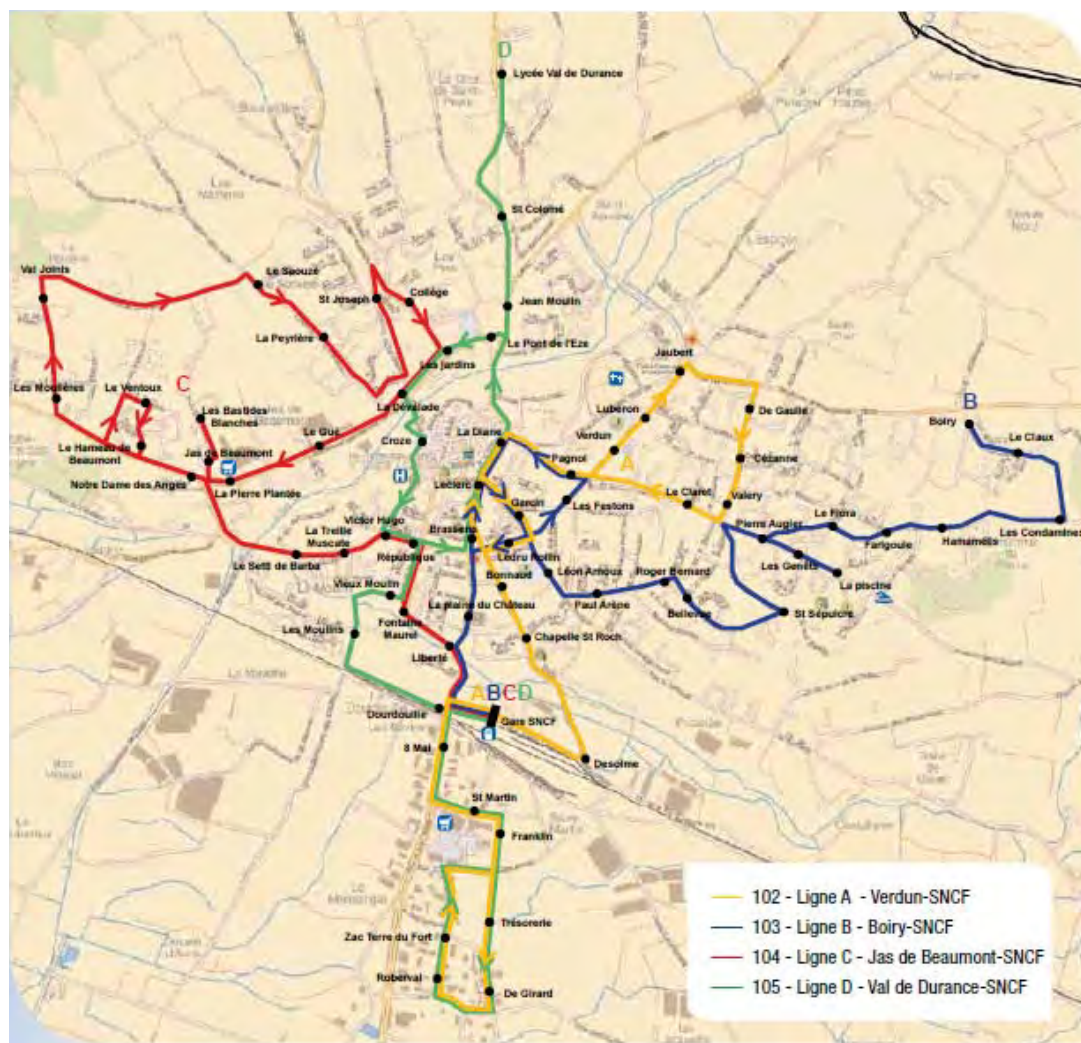


Carte 11. CPA : une vision hiérarchisée du réseau communautaire. Source : diagnostic du PDU de la CPA et diagnostic du SCOT de la CPA.

Cibler des polarités urbaines secondaires

Cette facette de la solidarité communautaire envers les périphéries s'exprime aussi à travers la construction ou encore la conservation de réseaux de transports publics dans les polarités secondaires structurantes.

Dans notre échantillon, nous n'avons qu'un seul exemple d'une intercommunalité d'agglomération qui élabore de toutes pièces un réseau de transports publics dans une polarité secondaire, c'est le cas de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix lors de la construction du réseau urbain de Pertuis. Le réseau urbain de Pertuis, créé en 2003 est composé d'une seule ligne parcourant la commune. Depuis, le réseau urbain a été transformé à deux reprises. En 2005, il comprend trois lignes de minibus, et depuis 2008 il en comprend quatre (Carte 12.).



Carte 12. Plan du réseau urbain de Pertuis créé par la CPA.

D'autres actions communautaires en matière de transports publics doivent être interprétées comme les signes d'une solidarité communautaire envers les polarités secondaires. Celles-ci passent notamment par la conservation de réseaux de transports publics préexistants mais qui, du fait de la partition du territoire en différents périmètres de transports urbains, se retrouvent désormais éclatés entre plusieurs PTU. C'est le cas à la CPA et à la CA-AP où le réseau de transports publics élaboré par le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SITEEB) est préservé par une transformation en un Syndicat Mixte (Encadré 2, p.148). La préservation de l'unité de ce réseau de transports publics, qui dessert un bassin de déplacement relativement pertinent et se singularise par la qualité du service qu'il offre, doit être considéré comme l'expression d'une solidarité communautaire envers les territoires périphériques des intercommunalités.

L'extension rapide de la desserte en transports publics à destination des nouvelles communes entrant dans le Périmètre des Transports Urbains explique une grande partie de l'évolution spatiale de la desserte en transport public ces dix dernières années, sur les intercommunalités étudiées. Cependant cette évolution des territoires desservis met aussi en avant d'autres logiques que celle de la seule desserte des communes nouvellement intégrées dans le PTU. En effet, qu'il s'agisse de la CA-AP, de la CPA, de la CAPAE ou encore du SAN-OP, la refonte des réseaux de transports publics affecte aussi de manière importante les villes-centres.

4.3. Politiques communautaires de transports publics et registre de la solidarité envers la ville-centre

La solidarité communautaire ne se limite pas à la seule desserte des espaces périphériques. Bien au contraire, la création ou l'extension des intercommunalités d'agglomérations rebattent pleinement les cartes en matière de transports urbains, ouvrent de nouvelles perspectives et permettent d'engager une refonte profonde des réseaux de transports urbains préexistants. Une fois la carence de desserte en transports urbains des communes périphériques corrigée, la politique communautaire recentre ses actions sur la refonte des réseaux dans les espaces préalablement desservis. Ainsi, les villes-centres des territoires intercommunaux bénéficient, elles aussi, de l'engagement communautaire. Cette intervention communautaire à destination des espaces précédemment desservis est légitimée par la logique *gagnant-gagnant* de la coopération intercommunale. C'est au nom de cette logique que sont présentées les modernisations des réseaux de transports publics :

“Après l’interurbain, l’urbain. Cela concerne d’abord Aix-en- Provence, la ville centre. [...] Du côté d’Aix-en-Provence, on innove, on améliore. [...] Le sud de la ville bénéficiera de nouveautés dès la première moitié de 2005. Pour le pôle d’activités et le village des Milles ainsi que pour Luynes (et son lycée international), la cadence augmente. Les départs sont multipliés par quatre.”²⁷⁴

“M.C : La commune de Salon-de-Provence a tout de même fortement bénéficié de l'intervention de l'intercommunalité en matière de densification de l'offre.

²⁷⁴ Pays d'Aix Magazine, n°6, février 2005, p. 29.

*Tout à fait. Depuis Janvier 2009 on a eu un saut qualitatif très important sur Salon-de-Provence. Mais sur les autres communes, pour les lignes interurbaines ça a été le cas aussi. C'est là l'intérêt de l'intercommunalité.*²⁷⁵”

Dans ce jeu *gagnant-gagnant*, les villes centre ne sont pas les seules bénéficiaires de l'intervention communautaire. Ainsi, sur les territoires de la CAPAE et du SAN-OP, la refonte du réseau préexistant concerne plusieurs communes puisque les réseaux de transports publics urbains s'inscrivent dans un cadre intercommunal dès la fin des années 1990. Par exemple, dans le cas de la CAPAE, toutes les communes membres du SITCA à la fin des années 1990²⁷⁶ vont être touchées par les refontes successives du réseau initiées à partir des années 2000. Sur le SAN-OP, la refonte du réseau historique concerne les trois communes qui ont fondé le SAN-OP à la fin des années 1970 : Istres, Miramas et Fos-sur-Mer.

Durant la décennie 2000, les refontes successives des réseaux de transports publics urbains préexistants poursuivent deux objectifs majeurs. Il s'agit tout d'abord d'étendre les territoires effectivement desservis en transports urbains à l'intérieur des anciens Périmètres de Transports Urbains (4.3.1.), et ensuite d'améliorer la fréquence de la desserte (4.3.2.).

4.3.1. Étendre les territoires de la desserte en transports urbains, couvrir l'ensemble de la commune

L'extension constante des territoires desservis en transports urbains renvoie à la logique d'extension spatiale de la desserte en transports publics urbains observée dans les communes nouvellement intégrées dans le Périmètre des Transports Urbains. Cette extension aboutit, en moyenne, à une augmentation de 50 % des territoires desservis par les transports urbains au sein des anciens PTU durant la décennie 2000 (Graphique 14). Deux modalités portent cette extension importante des territoires desservis dans les villes centre.

D'une part, à partir du début de la décennie 2000, les intercommunalités d'agglomérations introduisent progressivement des services de Transports à la Demande²⁷⁷. Créés dans les années 1970, les services de transports à la demande connaissent un rebond à partir du milieu de la décennie 1990, du fait notamment de l'optimisation du fonctionnement de ces services

²⁷⁵ Entretien, technicien transport, CA-AP, Salon-de-Provence, février 2010.

²⁷⁶ Soit les communes d'Aubagne, La Penne sur Huveaune, Cuges-les-Pins, Roquevaire, Auriol et Saint-Zacharie.

²⁷⁷ Ces services de Transports à la Demande sont extrêmement variés d'un territoire à l'autre si l'on s'appuie sur la classification proposée dans Castex Élodie, 2007, *Le Transport À la Demande (TAD) en France...*, op. cit. p. 58 – 66.

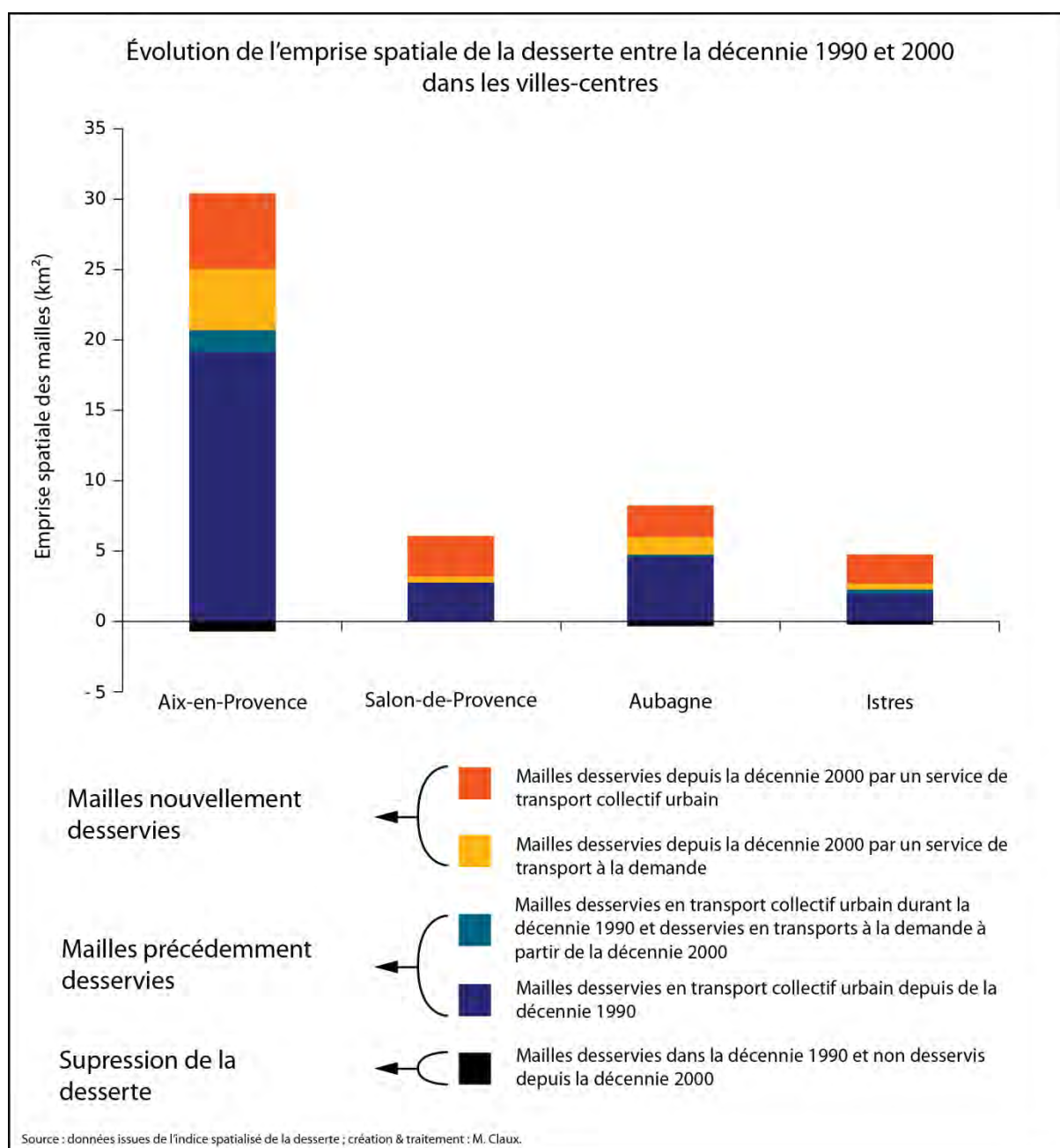
permise par les technologies de l'information et de la communication²⁷⁸. La diffusion des différentes formes de Transports à la Demande explique à elle seule 52 % de l'extension spatiale des territoires du transport dans les anciens Périmètre de Transports Urbains (Graphique 14). Le déploiement de ces services innovants à l'intérieur des anciens Périmètre de Transports Urbains poursuit trois objectifs. Premièrement, ces services de transports à la demande vont se substituer à certaines lignes régulières afin d'en diminuer les coûts d'exploitation ou plus simplement d'offrir un service adapté au territoire desservi dans l'optique d'éviter des passages à vide de bus standard. Dans ce cas, la nature de la desserte en transports publics urbains est modifiée. Deuxièmement, ils permettent, à moindre coût, d'étendre la desserte en transports urbains à des espaces peu denses et des interstices urbains qui n'étaient pas jusqu'alors desservis par un service de transports urbains. Troisièmement, les services de TAD permettent de préfigurer la création de lignes classiques, ici il s'agit de tester la demande. Dans ces deux derniers cas, de nouveaux territoires sont desservis.

D'autre part, les réseaux de transports collectifs classiques qui préexistaient aux intercommunalités d'agglomérations sont modifiés à la marge par la création de nouvelles lignes, l'extension ou encore la modification des tracés des lignes de transports urbains préexistantes. Ces modifications des réseaux visent, elles, principalement à desservir en transports collectifs urbains des secteurs récemment ouverts à l'urbanisation²⁷⁹, des secteurs urbains en cours de renouvellement et de densification²⁸⁰, ou encore des espaces précédemment délaissés. Mises bout-à-bout, ces modifications des réseaux de transports collectifs classiques représentent 48 % de l'extension spatiale des territoires du transport dans les anciens Périmètres de Transports Urbains.

²⁷⁸ *Ibid.*, p.34.

²⁷⁹ C'est notamment le cas des quartiers de "Bel-Air" à Salon-de-Provence et du quartier de la "Duranne" à Aix-en-Provence.

²⁸⁰ C'est notamment le cas du quartier des "Bressons-Blazots" à Salon-de-Provence.



Graphique 14. Évolution de l'emprise spatiale de la desserte entre la décennie 1990 et 2000, dans les anciens Périmètres de Transports Urbains.

4.3.2. Une offre de qualité pour être compétitif sur le "marché" des déplacements

Le second objectif poursuivi lors de la refonte des réseaux de transports publics urbains des villes-centres, est l'amélioration des fréquences de desserte offert par le réseau de transports collectifs urbains. Cette amélioration de la fréquence de la desserte s'intègre dans une démarche plus globale d'amélioration de la qualité de service offert aux usagers afin de les inciter à prendre les transports publics urbains à la place de l'automobile. Pour gagner ces nouveaux usagers, il faut que l'offre de transports publics urbains soit compétitive, il faut que

le réseau de transports publics urbains soit performant afin de concurrencer l'automobile sur le "marché" des déplacements urbains.

Les discours qui appuient cet engagement communautaire mobilisent l'argumentaire de la fonction, du rôle des transports collectifs pour prendre des parts de marché à l'automobile. Il s'agit alors d'engager une dynamique de report modal dans les villes-centres. Cette perception compétitive de la qualité de la desserte et le discours environnemental qui l'accompagne touche exclusivement les villes-centres (Tableau 13).

| | 2011 | |
|------------|-------------------------|----------------------|
| | Ensemble villes-centres | Ensemble périphéries |
| Minimum | 2 | 2 |
| Quartile 1 | 34 | 15,5 |
| Médiane | 65 | 26 |
| Quartile 3 | 147 | 43,5 |
| Maximum | 2398 | 234 |

Tableau 13. Dispersion du nombre d'arrêts des transports collectifs urbains par maille, opposition périphéries / villes-centres.

Cette approche compétitive des transports publics urbains vis-à-vis de l'automobile est loin d'être spécifique aux territoires intercommunaux que l'on étudie. Le développement de cette approche s'inscrit dans une dynamique plus large d'institutionnalisation des préoccupations environnementales que l'on peut dater du milieu de la décennie 1990, avec le vote de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie²⁸¹. Les préoccupations environnementales de cette loi sont perceptibles à travers l'objectif numéro un assigné aux Plans de Déplacements Urbains. Désormais, ces derniers doivent œuvrer à " *la diminution du trafic automobile*" et donc favoriser le report modal. Quand bien même la hiérarchisation des différents objectifs des PDU sera revue par la loi SRU puis la création du code des transports, les enjeux environnementaux sont devenus centraux dans les politiques locales de transports publics urbains à partir du milieu des années 1990.

La montée en puissance de cette mission environnementale des réseaux de transports publics dans la ville, fait qu'actuellement, la poursuite du report modal représente un point cardinal indiscutable des politiques locales de transports et de déplacements. Il permet de mobiliser et fédérer les initiatives touchant à l'amélioration constante du service offert par les réseaux de

²⁸¹ Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996.

transports publics urbains. La compétitivité du transport public urbain vis-à-vis de l'automobile dans une optique de report modal est largement mobilisée par les techniciens et élus communautaires. Il est le point de départ et la justification première des refontes successives des réseaux de transports publics urbains préexistants et des différentes innovations techniques dans les villes-centres. Tout au long de la décennie 2000, ces refontes et innovations ont permis d'améliorer la qualité du service offert aux usagers. On observe cela à travers l'amélioration des fréquences de passage des transports collectifs au sein des mailles desservies (Graphique 13 ; Tableau 14). Bien entendu, l'amélioration de la qualité du service de transports publics urbains varie d'un territoire à l'autre. Néanmoins, à l'exception notable d'Aubagne, on observe une élévation généralisée de la fréquence à laquelle les mailles sont desservies en transports collectifs urbains.

Ainsi, au Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence, qui représente le territoire où la fréquence de la desserte par maille est généralement la moins élevée (Graphique 15), cet impératif de compétitivité des transports publics urbains prend progressivement de l'importance au sein des services techniques à partir de la fin de la décennie 2000. Jugeant le réseau communautaire encore mal outillé pour engager une dynamique de report modal, le directeur du service transport défend l'idée selon laquelle l'augmentation des fréquences des lignes urbaines est l'un des premiers pas vers la conquête de nouveaux usagers :

“On n'a pas un véritable réseau urbain. On est d'autant moins un véritable réseau urbain que l'on est sur une fréquence à la demi-heure, ou à l'heure pour certaines lignes. Or, je reste intimement persuadé que l'on ne peut avoir un vrai réseau urbain, que les gens ne prendront les transports urbains que lorsqu'ils ne se demanderont pas à quelle heure le bus passe. À partir du moment où l'on se demande à quelle heure va passer le bus, on prend sa voiture. [...] Donc, on a de gros efforts à faire pour devenir des lignes urbaines et là j'encourage effectivement les élus à dire l'effort qu'il faut faire si l'on veut passer, au moins sur les lignes structurantes, au quart d'heure et sur les lignes qui sont à l'heure les passer à la demi-heure. [...] Si l'on veut développer les transports urbains, il est nécessaire de faire cela.”²⁸²

Le report modal devient un dogme central des politiques contemporaines de transports publics, à tel point que Jean-Pierre Orfeuill en appelle à *“une approche laïque de la mobilité”*²⁸³. On peut parler de dogme dans le sens où il est aujourd'hui clairement établi que

²⁸² Entretien, directeur général adjoint délégué au transport, SAN-OP, Istres, juin 2010.

²⁸³ Orfeuill Jean-Pierre, *Une approche laïque de la mobilité*, op. cit.

le secteur des transports publics urbains ne peut, à lui seul, engager une dynamique massive de report modal, c'est-à-dire qui ait un effet non négligeable du point de vue environnemental. Quand bien même les AOTU déploieraient des politiques extrêmement volontaristes et augmenteraient de façon conséquente l'offre de transports publics, les effets prévus restent marginaux. En fait, une dynamique conséquente de report modal ne peut intervenir qu'à travers une régulation des circulations automobiles²⁸⁴. Cependant, la régulation du système automobile ne pose pas question. Elle est en grande partie passée sous silence dans les discours politiques portant sur la mobilité durable dans les villes-centres des agglomérations²⁸⁵. Dans les documents de planification, le constat est similaire²⁸⁶.

Ce dogme du report modal est en fait mobilisé afin de justifier les investissements réalisés dans les villes-centres. En effet, l'amélioration de la qualité de la desserte au nom de cet objectif concerne exclusivement les espaces à fortes densités, les villes-centres, où le report modal apparaît comme un objectif atteignable. Or, cette sélectivité spatiale de l'objectif du report modal ne semble pas fondée. Les techniciens renvoient alors à la fameuse courbe de Newman et Kenworthy mettant en lien la consommation d'énergie par tête et la densité urbaine²⁸⁷. L'interprétation qui en est faite consiste à affirmer que, la densité urbaine, en diminuant les distances entre les commodités urbaines, permettrait de diminuer la dépendance à l'égard de l'automobile. Or, il est établi que la densité urbaine ne diminue pas la

²⁸⁴ Nous nous situons explicitement dans une perspective où le "choix modal" n'existe pas ou très peu, pour un cadrage général voir notamment : Dupuy Gabriel, *la dépendance automobile... op. cit.* D'ailleurs, à l'issue de leur recherche portant sur l'organisation d'un système de transports radicalement différent, reposant sur l'usage d'autres modes que la voiture particulière, Massot Marie Hélène et al. concluent de la façon suivante : "*Our analysis of the potential responses of cars users to modal transfer shows that it is possible to devise traffic policies that reduce car traffic by a few percentage points (10) without major disruption to existing activity patterns and travel time for the majority of drivers. Reducing car speed (by reducing road or parking capacity) might be a more appropriate policy. It is more efficient than any increase in public transport supply. Improvements in public transport supply alone, however great, cannot limit the dominance of the car: to be effective, improvements in public transport need to be accompanied by reductions in car speeds.*" Massot Marie Hélène, Armoogum Jimmy, Bonnel Patrick, Caubel David, 2006, "Potential for car use reduction through a simulation approach: Paris and Lyon case studies", *Transport reviews*, vol. 6, n°1, p.41 – 42.

²⁸⁵ Busson Julien, 2009, "L'automobile dans le discours politique : un ménagement équivoque ?", *Pouvoirs Locaux*, n°80, p. 107 – 112.

²⁸⁶ Offner Jean-Marc, 2006, *Les Plans de Déplacements Urbains*, Paris : La documentation française.

²⁸⁷ Newman Peter, Kenworthy Jeffrey, 1989, *Cities and automobile dependence : A source book*. Victoria : Adelshot and Brookfields. Pour une critique de l'effet de la densité, et donc de l'action des urbanistes, sur le changement climatique voir Desjardins Xavier, 2011, "Pour l'atténuation du changement climatique, quelle est la contribution possible de l'aménagement du territoire ?", *Cybergeographie : European Journal of Geography* [en ligne], Aménagement, Urbanisme, document 523, mis en ligne le 22 mars 2011, consulté le 18 janvier 2012, URL : <http://cybergeographie.revues.org/23531>.

dépendance automobile. Telle que définie par Gabriel Dupuy, elle peut au contraire l'accroître²⁸⁸.

Si ces points seront abordés spécifiquement par la suite du fait de leurs fortes différenciations entre les territoires étudiés on peut tout de même noter ici que plus le discours environnemental domine la politique communautaire, plus la perception compétitive des transports publics urbains est forte, plus les réseaux de transports publics urbains s'avèrent organisés selon une dichotomie opposant ville-centre et périphérie et plus les injonctions implicites et/ou explicites à destination des citoyens afin qu'ils changent leurs comportements de déplacements sont fortes²⁸⁹.

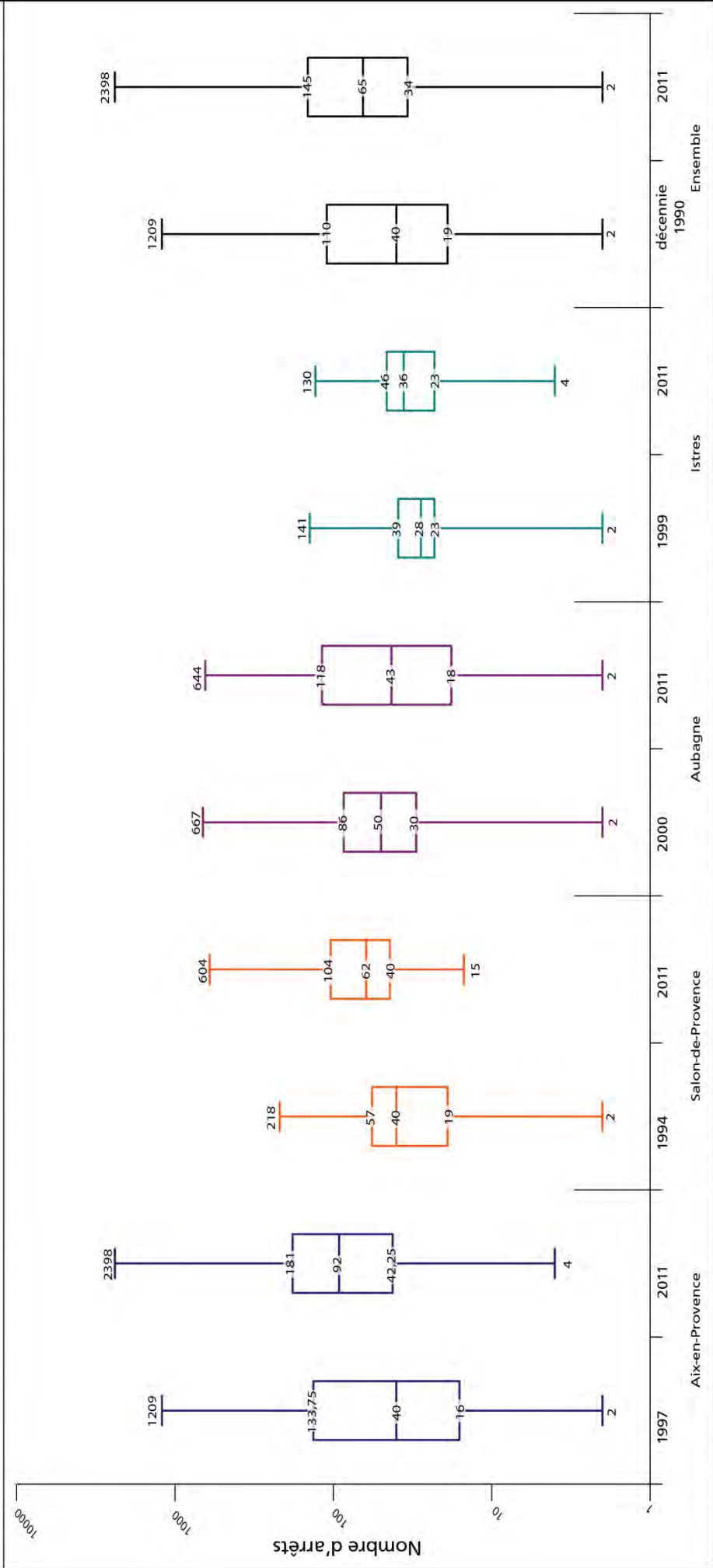
| | Aix-en-Provence | Salon-de-Provence | Aubagne | Istres | Ensemble |
|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------|
| | Variation 1997 - 2011 | Variation 1994 - 2011 | Variation 2000 - 2011 | Variation 1999 - 2011 | Variation décennie 1990 - 2011 |
| Minimum | 100,0% | 650,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% |
| Quartile 1 | 164,1% | 131,6% | -40,0% | 2,2% | 78,9% |
| Médiane | 130,0% | 50,0% | -14,0% | 28,6% | 62,5% |
| Quartile 3 | 35,3% | 82,5% | 37,2% | 19,5% | 33,6% |
| Maximum | 98,3% | 177,1% | -3,4% | -7,8% | 98,3% |

Tableau 14. Évolution de la dispersion du nombre d'arrêts des transports collectifs urbains par maille dans les anciens périmètres de transports urbains, 1990 et 2000. Source : calculs de l'auteur.

²⁸⁸ Gabriel Dupuy définit la dépendance automobile « à partir de la différence entre l'accessibilité offerte à l'automobiliste et l'accessibilité offerte au non-automobiliste. La dépendance concerne le non-automobiliste en ce qu'il cherche à atteindre le niveau d'accessibilité supérieur qui s'offre à l'automobiliste. Elle concerne l'automobiliste qui, dans le cas où il serait privé de son véhicule (handicap personnel, catastrophe écologique plus ou moins durable), perdrait l'accessibilité dont il dispose pour se retrouver au niveau (inférieur) du non-automobiliste. » Dupuy Gabriel, 2002, « « Cities and automobile dependence » revisité : les contrariétés de la densité », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°1, p.144.

²⁸⁹ Quand bien même il ne se préoccupe pas de leurs différenciations territoriales, les injonctions implicites et explicites formulées par les Autorités Organisatrices de Transports Urbains à destination des citoyens ont été mises en avant par Thomas. Buhler dans son travail de thèse : Buhler Thomas, 2012, *Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains. Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise*, Thèse de doctorat en Géographie, Urbanisme, Aménagement, Institut National des Sciences Appliquées de Lyon.

Dispersion du nombre d'arrêts effectués par les transports collectifs urbains par maille dans les villes-centres, 1990 - 2011*



* : Note de lecture : Ce graphique présente la dispersion de la variable *nombre d'arrêt des transports collectifs urbains par maille*. Les pattes inférieures et supérieures de la boîte à moustache représentent, respectivement, les valeurs minimales et maximales du nombre d'arrêts qu'effectuent les transports collectifs urbains dans les mailles. Les bornes inférieures et supérieures de la boîte à moustache représentent, respectivement, les valeurs correspondantes au premier et troisième quartile. La barre à l'intérieur de la boîte représente la valeur médiane du nombre d'arrêts qu'effectuent les transports collectifs urbains au sein de l'ensemble des mailles. L'axe des ordonnées suit une progression logarithmique.

Source : données issues de l'indice spatialisé de la desserte ; création & traitement : M. Claux, juillet 2012.

Graphique 15. Dispersion du nombre d'arrêts des transports collectifs urbains par maille dans les villes-centres, 1990 et 2000.

Conclusion : Des registres de la solidarité, des consensus communautaires ?

À travers notre outillage méthodologique, nous parvenons donc à saisir des registres différenciés de la solidarité intercommunale. Ces registres cohabitent les uns à côté des autres. Notre indice de densité de desserte nous a permis de relever la cohabitation de deux grands registres de la solidarité à l'intérieur de l'intercommunalité : d'une part, l'intercommunalité investit les espaces périphériques ; de l'autre, elle investit la ville-centre.

Les politiques communautaires de transports et de déplacements sont bien construites autour de ces deux grands registres de la solidarité intercommunale. D'un côté, le registre de la solidarité envers la ville-centre. Il mobilise deux discours, le partage des charges de centralité et le report modal. Il s'exprime par une amélioration du service de transports publics urbains dans la ville-centre (augmentation fréquence, maillage...). De l'autre, la solidarité envers les périphéries. Il mobilise lui aussi deux discours, le droit au transport et l'appartenance à l'intercommunalité. Il s'exprime par une extension des territoires desservis en transports publics urbains et une amélioration sélective de la qualité de la desserte.

Ces deux grands registres de la solidarité communautaire s'inscrivent bien dans le principe fondateur du gouvernement de l'institution communautaire, celle d'une action publique communautaire n'écartant aucune commune. En ce sens, la cohabitation de ces différents registres de la solidarité communautaire est bien l'expression du "*consensus communautaire*²⁹⁰" qui traverse l'ensemble des institutions intercommunales. Pour autant, la cohabitation des registres de la solidarité intercommunale au sein de l'action publique communautaire a-t-elle pour effet pervers d'annihiler toute vocation redistributive des politiques publiques communautaires²⁹¹ ? On ne le pense pas.

Selon nous, la cohabitation de ces différents registres de solidarité ne veut pas dire absence de hiérarchisation de l'un par rapport aux autres. Plus qu'un *consensus communautaire*, nous faisons face à des *consensus communautaires*. Ces *consensus communautaires* s'exprimeraient alors par une hiérarchisation différenciée des registres de solidarités communautaire au sein de chaque politique intercommunale de transports et de déplacements. N'y aurait-il pas des territoires intercommunaux où le registre de la solidarité envers la ville-centre a plus d'importance que celui envers la périphérie, et inversement ? N'y aurait-il pas

²⁹⁰ Desage Fabien et Guéranger David, *La politique confisquée...*, op. cit.

²⁹¹ Desage Fabien et Guéranger David, *La politique confisquée...*, op. cit.

des politiques extérieures différentes et des natures différenciées de politisation de ces politiques communautaires ? C'est là l'objet de nos deux prochains chapitres.

Tenir son rang dans la Région Urbaine Marseillaise.

Des politiques intercommunales de transports publics façonnées par l'impératif de concurrence interurbaine

Introduction

Dans la première partie de ce travail, nous avons saisi deux territoires intercommunaux au profil socio-économique proche, ceux de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix et de la Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence. Nous les avons alors qualifiés de territoires "*dorés*". Dans ce chapitre, nous étudions les politiques intercommunales de transports publics urbains de ces deux territoires. L'enjeu est d'appréhender leurs points de divergence et de convergence afin d'infirmar ou de confirmer, sur ces territoires "*dorés*", l'hypothèse centrale de ce travail. Il s'agit donc de savoir si et comment les spécificités sociales et économiques de ces territoires communautaires façonnent les objectifs dominants des politiques intercommunales de transport et de déplacements.

Dès lors, infirmer ou confirmer cette hypothèse, nécessite de savoir dans quelle mesure ces deux territoires communautaires aux récits identitaires proches produisent des politiques de transports publics similaires. Les "*politiques extérieures*" de ces intercommunalités sont-elles convergentes ? Les politiques intérieures de transports publics urbains déployées dans ces territoires investissent-elles les mêmes espaces ? Les projets symboliques portés par les présidents des intercommunalités renvoient-ils à un cadrage politique similaire des politiques intercommunales de transports publics urbains ?

Les réponses à ces questions, l'infirmer ou la confirmation de l'hypothèse centrale de ce travail, nécessitent une monographie détaillée de ces deux politiques communautaires sur les dix dernières années. Il faut, avant même de trouver des points de convergence et de divergence dans ces deux politiques intercommunales, définir la "*politique extérieure*", la politique intérieure et la nature du cadrage politique de chacune de ces politiques intercommunales. Décrire finement chacune de ces politiques intercommunales en vue de les confronter est l'objet de ce chapitre.

Dans un premier temps, nous nous intéressons à la politique de transports publics urbains mise en œuvre par la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (5.1.). Dans un second temps, nous nous intéressons à celle qui est mise en œuvre par la Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence (5.2.).

5.1. Des transports publics urbains au service de l'affirmation métropolitaine d'Aix-en-Provence

À la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (CPA), la *“politique extérieure”* de transports publics urbains sert l'affirmation politique de la ville-centre à l'échelle de la Région Urbaine Marseillaise (RUM) (5.1.1.). Ville-centre qui est d'ailleurs l'espace qu'investit, au fil du temps, la politique communautaire de transports publics urbains, au nom du partage des charges de centralité et de dynamique de report modal. Comme nous le verrons, les périphéries sont en effet progressivement délaissées dans l'organisation du réseau communautaire de transports publics urbains (5.1.2.). Finalement, le projet symbolique étudié s'inscrit dans un projet urbain plus global de *“valorisation marchande du territoire”*²⁹² dans le cadre d'une compétition interurbaine à l'échelle de la Région Urbaine Marseillaise. Ce projet symbolique met aussi en avant l'ambiguïté d'une politique urbaine de transports publics orientée par le *“report modal”* (5.1.3.).

5.1.1. “Tenir son rang” : la “politique extérieure” de la CPA

Durant la décennie étudiée, l'intercommunalité aixoise est réticente à l'idée de se dessaisir de ses compétences d'organisation des transports urbains. L'intercommunalité reste très prudente dans ses engagements vis-à-vis de ses partenaires. Elle traîne des pieds quand il s'agit de conserver ou d'élaborer des formes de coopérations entre différentes Autorités Organisatrices des Transports (AOT). Pour mieux s'affirmer face aux autres pôles urbains de la Région Urbaine Marseillaise, l'intercommunalité aixoise adopte une posture faiblement coopérative vis-à-vis de ses partenaires dans les arènes interterritoriales existantes, puis refuse un temps d'entrer dans une nouvelle arène de coopération à l'échelle du département des Bouches-du-Rhône.

²⁹² Billen Claire, Decroly Jean-Michel, Van Criekingen Mathieu, 2002, “Les mutations contemporaines de la valorisation des territoires”, in Vandermotten Christian (ss. la dir.), *Le développement durable des territoires*, Bruxelles : Éditions de l'université de Bruxelles, p. 113 – 130.

La CPA au SMITEEB : conflit latent, petites tempêtes et politique de la chaise vide

Lors de la transformation des statuts du Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SITEEB) et son passage sous le régime de Syndicat Mixte, la CPA a traîné des pieds²⁹³. Cette dernière privilégiait en effet l'hypothèse d'une partition du réseau de transport collectif organisé par le SITEEB. Après s'être ralliée à la conservation du réseau et la création du Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SMITEEB) pour une période transitoire de 5 ans, la CPA traîne à nouveau des pieds lorsqu'il faut asseoir de façon définitive les statuts du SMITEEB. Elle engage un ensemble d'études parallèlement à celles qui sont menées par le SMITEEB, cela afin de réduire sa participation financière au SMITEEB. Cette position de la CPA met d'ailleurs les communes des Pennes-Mirabeau et de Vitrolles dans une situation délicate. Ces communes souhaitent que le SMITEEB soit préservé, mais elles n'ont pas voix au chapitre. En effet, dans cette arène, la voix de la CPA est celle de l'adjoint au maire d'Aix, vice-président de l'intercommunalité délégué aux transports. Le conseil municipal des Pennes-Mirabeau prend ainsi une délibération demandant explicitement à la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix de renouveler les statuts du SMITEEB²⁹⁴. Ce sera finalement chose faite. Pour autant, la CPA a obtenu gain de cause sur l'ensemble de ses revendications : suppression de certains services de transports en vue de diminuer la participation financière de la CPA au SMITEEB²⁹⁵.

À partir de 2007, le SMITEEB repart donc sur de bonnes bases, avec cette fois des statuts définitifs. Néanmoins, à la suite des élections municipales de 2008, la pression exercée par la "politique extérieure" de la CPA à l'égard de ses partenaires s'accroît. Cette année 2008 est celle d'un changement de majorité politique au sein de la Communauté Urbaine de Marseille (CU-MPM). Eugène Caselli, élu président de la CU-MPM, est issu des rangs du parti socialiste. Le repli communautaire de la CPA s'exprime alors par son refus de nommer ses représentants au conseil syndical :

"M.C : J'aurais voulu savoir quels étaient les élus qui participent au conseil syndical, y a-t-il des élus de Vitrolles et des Pennes [Communes de la CPA rattachées au SMITEEB] ?

²⁹³ Le cas spécifique du SITEEB et sa transformation en Syndicat Mixte sont relatés dans l'Encadré 2, p. 148

²⁹⁴ Délibération n°74-05, du conseil municipal des Pennes-Mirabeau.

²⁹⁵ Voir l'article de presse : "Transports, AOT et gueule de bois...", Marjolaine Dihl, *Le Ravi*, 1 décembre 2006.

Il faut savoir qu'à ce jour nous sommes dans une situation conflictuelle, ou plutôt dans une situation de blocage je dirais. Parce que suite aux élections municipales de l'année dernière il y a eu quelques mouvements. De nouveaux noms sont apparus [passage à gauche de la CU-MPM]. Donc, pour l'instant la CPA n'a pas nommé de représentant au conseil syndical. Donc là on a quelques échanges un peu... on a un point de blocage, qui va se régler. Donc actuellement nous n'avons pas nommé officiellement de membres au conseil syndical, et ce depuis les élections municipales. Cela aurait du être fait avant le 30 juin 2008. On est là sur un point un peu de friction [...] C'est une prise de position de la CPA qui estime qu'avec 43 % du financement elle devrait être davantage écoutée. De ce fait, nous campons sur une position qui consiste à dire : dans le mode de fonctionnement actuel du syndicat mixte nous n'avons pas nommé de représentants.

M.C : Vous pratiquez une politique de la chaise vide finalement ?

Cela va un peu plus loin. C'est une position de pression, pour faire comprendre que nous souhaitons être davantage écouté, par rapport à la gestion quotidienne du réseau. Voilà, mais pendant ce temps-là le réseau tourne. Ce n'est pas un problème en tant que tel. Mais, bien évidemment n'ayant pas nommé de représentant dans le conseil syndical, c'est un exemple puisqu'il n'y a pas de projet dans ce sens, si demain le SMITEEB souhaitait s'étendre à une commune de plus, la décision serait bloquée. Notre absence rend impossible ce type de décision. Ce sont des organismes [Le SMITEEB] éminemment politiques donc ça signifie que les relations sont globalement bonnes mais qu'il peut y avoir de temps en temps des tensions. Tensions qui ne sont pas dues au syndicat en lui-même mais au climat qu'il y a autour. Moi, j'aime bien ce type de réunions puisque que l'on comprend mieux le mode d'articulation entre telle communauté d'agglomération et tel Conseil Général. Mais en règle générale on fait avancer le Schmilblick, on fait avancer les dossiers.²⁹⁶

Cette posture qu'adopte la CPA au sein du SMITEEB est perceptible dans le fonctionnement de ce dernier. En poste depuis la création du SITEEB en 1984, la directrice adjointe relate le climat de défiance que fait peser la position de la CPA depuis le début de la décennie 2000 :

“Locuteur 1 : on entretient des partenariats, de très bonnes relations avec tout le monde.

Locuteur 2 : Sauf...

²⁹⁶ Entretien, directeur opérationnel des transports, CPA, Aix-en-Provence, mars 2009.

M.C : Sauf ?

Locuteur 1 : Disons que c'est difficile d'avoir des relations en ce moment avec la CPA, c'est eux qui préfèrent faire leurs études, qui préfèrent travailler dans leur coin, voilà.²⁹⁷

On peut penser que cette attitude de la CPA vis-à-vis de ses partenaires du SMITEEB est isolée, qu'elle ne rend pas compte de la "*politique extérieure*" de l'intercommunalité dans son ensemble. Pourtant, elle est aussi perceptible dans une autre arène interterritoriale, celle du Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône.

La Communauté d'agglomération du Pays d'Aix et le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône : négociation d'une participation

Porté par le président du Conseil Général et sénateur des Bouches-du-Rhône, Jean-Noël Guerini, lors de sa dernière campagne sénatoriale en 2008, le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône et ses statuts sont discutés dès la fin de l'année 2008. Le 28 mai 2009, la préfecture donne son aval. Le 1^{er} juin 2009, le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône (SMTBdR) est créé. Il regroupe alors le département des Bouches-du-Rhône ainsi que toutes les Autorités Organisatrices de Transports Urbains de ce département, à l'exception notable de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix. Cette dernière intégrera finalement ce syndicat mixte suite à une modification des statuts qui lui donne un droit de veto sur les modifications des statuts du Syndicat Mixte.

Initialement, le personnel politique de l'intercommunalité n'a pas souhaité s'engager directement dans la coopération et il est ici appuyé par les techniciens intercommunaux. Ce refus a pour origine une raison simple aux conséquences multiples : le manque de clarté quant aux compétences du SMTBdR. Bien que dans la première mouture des statuts, l'article quatre énonce clairement les compétences du syndicat mixte, l'éventuelle évolution de ses compétences, par le biais de modification des statuts du syndicat mixte, inquiète les édiles et les techniciens de la CPA.

²⁹⁷ Entretien, directrice adjointe du SMITEEB, et responsable de l'administration et des ressources humaines du SMITEEB, Vitrolles, février 2009.

Encadré 3. Extraits des statuts du SMTBdR, 2009.

« Article 4 – OBJET

Le syndicat a pour objet l'étude d'un projet d'un syndicat intégré dans ses composantes techniques, juridiques et financières et la coordination multimodale des déplacements par transports publics.

Le syndicat mixte exerce les compétences suivantes :

- *Coordination des services de transports collectifs organisés par ses différents membres.*
- *Mise en place d'un système d'information multimodal à l'intention des usagers*
- *Recherche de la création d'une tarification coordonnée, de titres de transports unifiés et d'un système billettique commun à ses membres.*

Article 10 – MODIFICATIONS STATUTAIRES

Toute décision de modification statutaire doit être prise à la majorité des trois quarts des délégués présents du comité syndical »

À la vue de la distribution des droits de votes, la majorité requise pour toute modification statutaire du SMTBdR est quasiment détenue par deux partenaires : le conseil général des Bouches-du-Rhône et la Communauté Urbaine de Marseille. Les élus et techniciens aixois ont alors peur d'une "dérive" des compétences du syndicat. Ils craignent la création d'un syndicat intégré qui les déposséderait de leur compétence d'organisation des transports urbains. Cette crainte d'une dérive vers un syndicat mixte intégré, ayant reçu les compétences d'organisation des transports urbains au sens de la LOTI, sans que la CPA ne puisse s'y opposer, justifie la non adhésion de la CPA au SMTBdR. En effet, la modification de ses statuts, sans l'aval de la CPA, laisse à penser qu'un jour le SMTBdR puisse être compétent pour percevoir le Versement Transport, harmoniser les différents taux de Versement Transport en présence afin de les ramener à celui, élevé, de la CU MPM. Cette crainte d'être dépossédé de ses prérogatives, et des financements qui y sont liés, au profit d'autres territoires est clairement

exprimée par un cadre de l'intercommunalité comme une justification du comportement (acariâtre) qu'adopte la CPA :

“Il ne faut pas que telle ou telle AOT, et c'est un petit peu notre position, ait l'impression d'être dépossédée de ses compétences et pouvoirs par le SM. Et, je pense que c'est ça la principale erreur du département. En ayant une vision « syndicat mixte global », ils ont heurté quelques AOT telle que nous. Il nous semble plus approprié de commencer modestement. [...] [et] justement, ce n'est pas ce qui a été écrit dans ce qui a été délibéré au mois de décembre. Ce que le Conseil Général a délibéré au mois de décembre c'est un Syndicat Mixte sans limiter ses compétences. [...] Nous, on préfère de beaucoup dire : bon allez on met en place un syndicat mixte peut être pour favoriser l'information multimodale, peut être pour travailler en commun sur les gares routières et les points d'échanges. Mais on ne veut pas entendre parler, pour l'instant, d'un Syndicat Mixte sans limite. Parce que le meilleur exemple c'est sur le VT. Chaque AOT a son VT.

M.C : Dans cette optique là, d'un glissement vers un syndicat intégré, le VT serait harmonisé sur quel taux ? Sur celui de Marseille et de la CU-MPM ?

Oui, ça peut aller là parce que le taux de VT de Marseille doit être à 1,75 et le notre est à 1,05. Alors là je comprends parfaitement les élus d'Aix-en-Provence qui ne se sentent pas forcément de taille pour aller voir les entrepreneurs de la Zone d'Activité des Milles en leur disant : on va encore augmenter votre participation au transport qui va passer de 1,05 à 1,75. Premièrement, c'est de fait une augmentation que les entreprises pourraient ne pas prendre avec le sens de l'humour. Deuxièmement, c'est un souci politique mais que le technicien que je suis peut comprendre : on a d'autant moins envie que le VT passe de 1,05 à 1,75 si c'est pour aller financer une ligne du côté de ... Marseille²⁹⁸. ”

Finalement, après que ses doléances aient été entendues et qu'elles aient données lieu à une modification des statuts du Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix y adhère. Les nouveaux statuts instaurent désormais, dans l'article 10 modifié, que les décisions relatives à la modification des compétences exercées par le syndicat doivent être adoptées à l'unanimité des membres du Conseil Syndical.

²⁹⁸ Entretien, directeur opérationnel des transports, CPA, Aix-en-Provence, mars 2009

Encadré 4. Extrait des statuts du SMTBdR, modifiés en 2010.

Article 10 – MODIFICATIONS STATUTAIRES.

Toute décision de modification statutaire doit être prise à la majorité des trois quarts des délégués présents du comité syndical, à l'exception des modifications relatives aux compétences, lesquelles devront être adoptées à l'unanimité des membres du Syndicat.

À l'échelle de la région urbaine, les conditions de travail avec la CPA dans les arènes interterritoriales sont délicates. Comme le confiait un technicien lors d'un échange informel, les élus de la CPA estiment que chaque Autorité Organisatrice des Transport est compétente pour l'organisation de la desserte sur son territoire, que la coopération n'est pas de mise. Du fait des contraintes qu'impose son personnel politique à ses partenaires, il est difficile de travailler avec la CPA. Son comportement dans la gestion du SMITEEB et l'adhésion au SMTBdR n'en sont que des illustrations parmi d'autres : doublage des lignes du Conseil Général, stratégie volontaire de desservir ces lignes quelques minutes avant que ne passent les cars du Conseil Général afin de les "vider"... Bref, à travers sa "*politique extérieure*", cet acteur déploie une stratégie d'affirmation de son rang à l'échelle de la Région Urbaine Marseillaise.

5.1.2. Construire un réseau à "plusieurs vitesses", la politique intérieure de transports publics urbains

La spécificité du territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA) réside dans l'organisation d'un vaste territoire autour du pôle urbain central, Aix-en-Provence. Des polarités secondaires existent, comme Pertuis et Vitrolles, néanmoins elles restent marginalisées par l'importance du pôle aixois. Cela n'empêche pas de retrouver sur ce territoire intercommunal l'ensemble des registres de la solidarité communautaire : solidarité envers les périphéries, solidarité envers la ville-centre et "*juste retour*"²⁹⁹. La cohabitation de ces différents registres de solidarité est permise par le fonctionnement consensuel de l'institution communautaire³⁰⁰. Cependant, sur ce territoire, la concurrence entre ces différents registres de la solidarité communautaire et la domination du registre de la solidarité envers la ville-centre, est pour partie liée à la structure urbaine du territoire, à l'organisation des flux qui traversent ce territoire. Comme c'est le cas au Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest

²⁹⁹ Reigner Hélène, Frinault Thomas, Guy Catherine, "Construire la solidarité intercommunale...", *art. cit.*, p.9 – 12.

³⁰⁰ Desage Fabien, Guéranger David, *La politique confisquée...*, *op. cit.*

Provence, dont on étudie la politique communautaire plus loin, la structure urbaine joue fortement dans les choix d'organisation du réseau de transport public urbain.

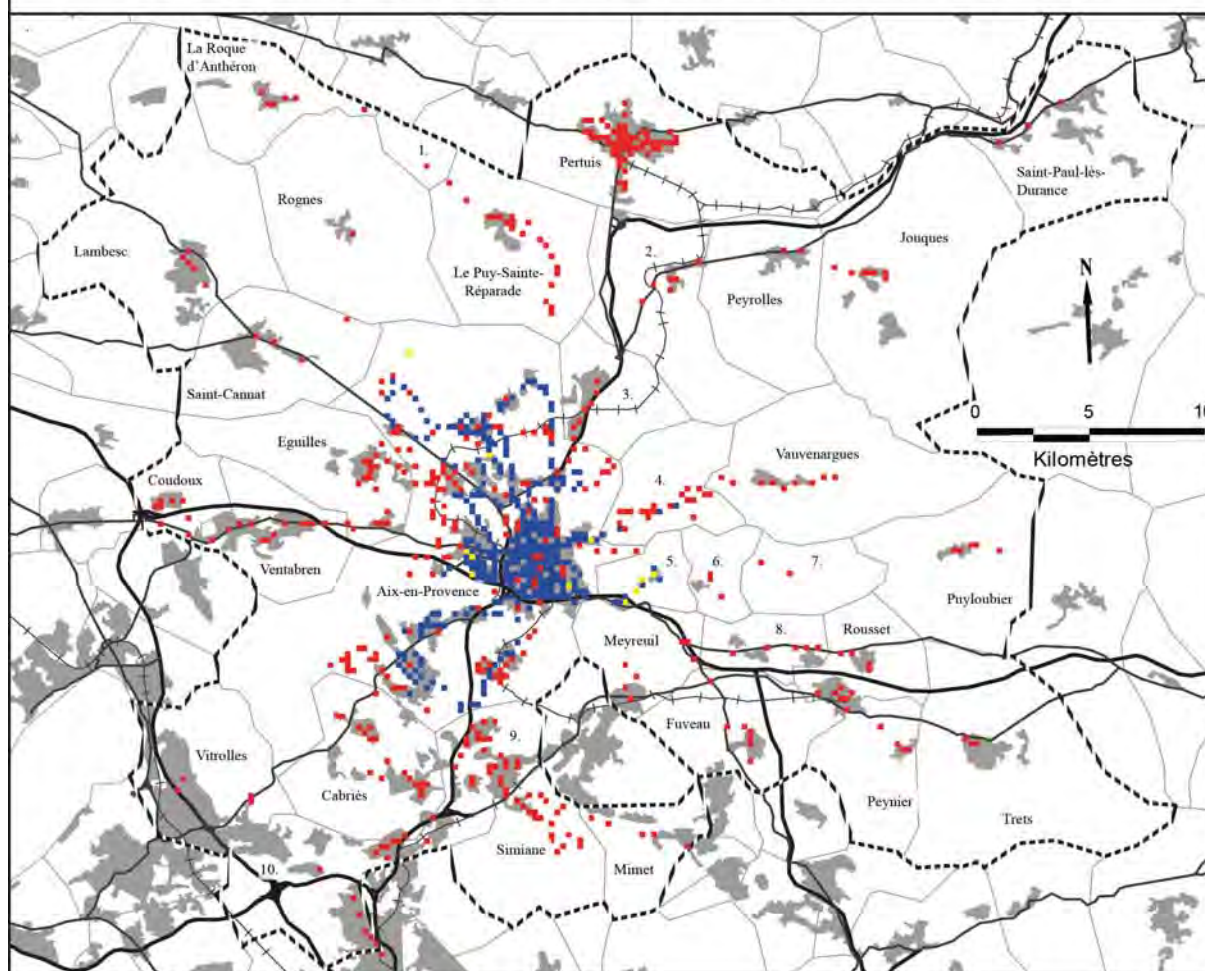
Actuellement, le réseau communautaire se caractérise par les trois vitesses qu'il offre³⁰¹. Chaque vitesse est associée à un territoire. Les territoires périphériques disposent d'une qualité de desserte en transports publics minimale. Les polarités secondaires, bénéficient, elles, d'une qualité de desserte en transports publics légèrement supérieure élaborée dans l'optique d'offrir une alternative à l'automobile. La polarité principale du territoire, Aix-en-Provence, accueille, elle, une qualité de desserte en transports publics bien plus élevée qui doit permettre d'engager un mouvement de *report modal*. À elle seule, cette commune accueille presque 60 % des mailles desservies en 2011, 30 % des mailles desservies lors de la décennie 2000 et 75 % des mailles desservies au moins toutes les vingt minutes (Carte 14, p.193).

Certes, sur ce territoire communautaire, le poids prépondérant d'Aix-en-Provence dans la répartition spatiale de la desserte s'explique aussi par le fait qu'il s'agit là d'un réseau préexistant à la création de l'intercommunalité. On peut donc voir dans l'actuelle répartition spatiale de la qualité de la desserte une dépendance aux politiques passées. D'ailleurs, sur la période 1997 – 2010, la commune d'Aix-en-Provence accueille seulement 30 % des territoires nouvellement desservis (Carte 13, p.192). Néanmoins, la politique communautaire engagée depuis le début des années 2000 tend *in fine* à faire d'Aix-en-Provence le territoire "*gagnant*" de la politique communautaire.

Nous allons suivre le déploiement de la politique communautaire durant cette décennie à partir d'un séquençage en deux temps qui montre l'importance que prend l'amélioration du réseau à Aix-en-Provence au fil de l'élaboration de la politique communautaire. Tout d'abord, la politique intercommunale de transport public déploie son action sur les territoires périphériques. Pour finir, c'est Aix-en-Provence qui bénéficie d'une amélioration du service offert par le réseau et le pôle d'activités d'Aix-en-Provence s'avère être le territoire *gagnant* des investissements communautaires dans la ville-centre.

³⁰¹ Il est d'ailleurs abusif, sur le territoire de la CPA, de parler d'un réseau communautaire de transports publics. Il faut ici parler d'une coexistence de réseaux intercommunaux de transports publics urbains aux qualités fortement différenciées. En effet, réseaux interurbains et urbains doivent être distingués. D'un côté, le réseau historique de la ville centre nommé "Aix en Bus", dispose d'une livrée spécifique et le délégataire de service public est désormais Kéolis. De l'autre, un ensemble de lignes interurbaines, dont la globalité est dénommée "réseau de transport de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix", sans livrée commune, dont le service est délégué, ligne par ligne, à une multitude d'opérateurs privés.

CPA : Évolution des territoires de la desserte entre 1997 et 2011.



Évolution des territoires de la desserte en Transports Publics

- Territoires desservis depuis 1997
- Territoires desservis en 1997 et non desservis en 2011
- Territoires desservis à partir de la décennie 2000

- Limites de la CPA
 - Limites communales
 - Tâche Urbaine
 - Autoroutes
 - Routes Principales
 - Voies ferrées
1. Saint-Estève-Janson 6. Beaurecueil
 2. Meyrargues 7. Saint-Antonin-Sur-Bayon
 3. Venelles 8. Châteauneuf le Rouge
 4. Saint-Marc-Jaumegarde 9. Bouc-bel-Air
 5. Le Tholonet 10. Les Pennes-Mirabeau.

Source : © CA Pays d'Aix, © IGN / PFAR PACA ; Conception & réalisation : M. Claus, 2013

Répartition spatiale des mailles desservies en transports publics

| | Aix-en-Pce | Pertuis | Grand Vallat (Cabriès, Simiane, Bouc-bel-Air) ¹ | Autres communes |
|---------------------------------------|------------|---------|--|-----------------|
| ■ | 97 % | - | - | 3 % |
| ■ | 63,6 % | - | - | 36,4 % |
| ■ | 29,8 % | 12,4 % | 14,8 % | 42,9 % |

¹ : le syndicat intercommunal du Grand Vallat, regroupant les communes de Cabriès, Simiane et Bouc-bel-Air, crée un Périmètre des Transports Urbains à partir de décembre 2000. Les lignes de transports publics ne seront opérationnelles qu'après la création de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix.

Carte 13. CPA : Évolution des territoires de la desserte, 1997 – 2011.

CPA : Qualité de la desserte en transports publics, 2011.



Passage toutes les 20 secondes à 1 min. 30. (16)

Passage toutes les 1 min. 30 à 5 min. 30. (89)

Passage toutes les 5 min. 30 à 20 min. (259)

Passage toutes 20 min. à 1 heures 20 min. (300)

Passage toute les 1heures 20 min. à deux fois par jour. (29)

--- Limites de la CPA
--- Limites communales
--- Tâche Urbaine

1. Saint-Estève-Janson
2. Meyrargues
3. Venelles
4. Saint-Marc-Jaumegarde
5. Le Tholonet

— Autoroutes
— Routes Principales
+ Voies ferrées

6. Beaurecueil
7. Saint-Antonin-Sur-Bayon
8. Châteauneuf le Rouge
9. Bouc-bel-Air
10. Les Pennes-Mirabeau.

Répartition au sein de l'intercommunalité de la qualité de la desserte.

| | Aix-en-Pce | Pertuis | Grand Vallat (Cabriès, Simiane, Bouc-bel-Air) | Autres communes |
|----------------------|------------|---------|---|-----------------|
| | 100 % | - | - | - |
| | 97,8 % | 2,2 % | - | - |
| | 65,3 % | 6,6 % | 4,2 % | 23,9 % |
| | 32 % | 12,7 % | 17,3 % | 38 % |
| | 27,6 % | - | 17,2 % | 55,2 % |
| Ss total | 54,9 % | 8,3 % | 9,9 % | 26,9 % |
| | 84,5 % | - | - | 15,5 % |
| Total | 59,4 % | 7 % | 8,3 % | 25,2 % |
| population desservie | 87,2 % | 79,5 % | 49,2 % | 20,9 % |

Carte 14. CPA : distribution spatiale de la qualité de la desserte en transports publics, 2011.

2001 – 2005 : Construire un réseau à destination des périphéries

Durant la première partie de la décennie 2000, l'intercommunalité engage la construction d'un réseau de transports publics urbains à destination des périphéries. Distinct de celui de la ville-centre, ce réseau vise à relier l'ensemble des communes de la Communauté d'Agglomération à Aix-en-Provence. La construction de ce réseau à destination des périphéries vise d'une part à élaborer un service minimal de transport public urbain à destination des périphéries lointaines et d'autre part à élaborer une desserte représentant une alternative crédible à l'automobile pour la proche périphérie et les pôles secondaires (Trets – Rousset, Vitrolles, Lambesc, Pertuis). Cette distinction qualitative s'appuie, entre autres, sur les résultats fournis par notre méthode de spatialisation de la qualité de la desserte. À la CPA on observe que quelques communes périphériques et Pertuis (une polarité secondaire) regroupent une part non négligeable des territoires nouvellement desservis (Carte 13). Aussi la commune de Pertuis dispose d'une fréquence de desserte plus élevée (Carte 14).

Les premiers pas de la politique communautaire, sont ceux du maillage de l'ensemble du territoire par des liaisons à destination de la ville-centre, Aix-en-Provence. Dans la décennie 1990, le Conseil Général des Bouches-du-Rhône organise une partie de ces lignes, la desserte offerte est alors faible ou quasiment inexistante. Il y a donc derrière ce maillage des communes une volonté de rattrapage afin d'offrir aux périphéries ainsi qu'à leurs habitants un "droit au transport" minimal :

"La desserte de toutes les communes, c'est pratiquement une des premières décisions qui a été prise, dès 2001. Très vite, les élus ont dit : il faut rapidement que toutes les communes soient desservies en lignes régulières. Ce n'était pas le cas avant la création de la Communauté d'Agglomération ! [...] J'estime que les élus de la CPA ont été excellents dans leur choix en s'engageant rapidement. C'est vrai que le déploiement a été terminé en 2005, donc quatre ans après la création de la CPA toutes les communes étaient desservies. Il faut être clair : aujourd'hui, les communes de la CPA se retrouvent avec des transports comme elles n'en ont jamais eu.³⁰²"

La création d'un réseau en étoile, tourné autour d'Aix-en-Provence, a une portée symbolique forte. D'une part, le réseau de transports publics créé par la CPA symbolise l'appartenance à un territoire commun et il délimite les frontières du territoire communautaire. D'autre part, ce

³⁰² Entretien, directeur opérationnel des transports, CPA, Aix-en-Provence, mars 2009

réseau en étoile symbolise l'organisation monocentrique d'un ensemble territorial unifié sous la domination d'Aix-en-Provence comme l'illustrent ces propos et ce schéma :

“Toutes les lignes se dirigent vers Aix, à quelques exceptions près. L'objectif qui a été fixé par les élus de la communauté a été de dire dès 2001, qu'il fallait que chacune des 33 communes soient desservies par rapport à Aix-en-Provence. C'est vrai qu'on a le défaut bien français de tout centraliser autour d'Aix-en-Provence ; Un peu comme à Paris.³⁰³”

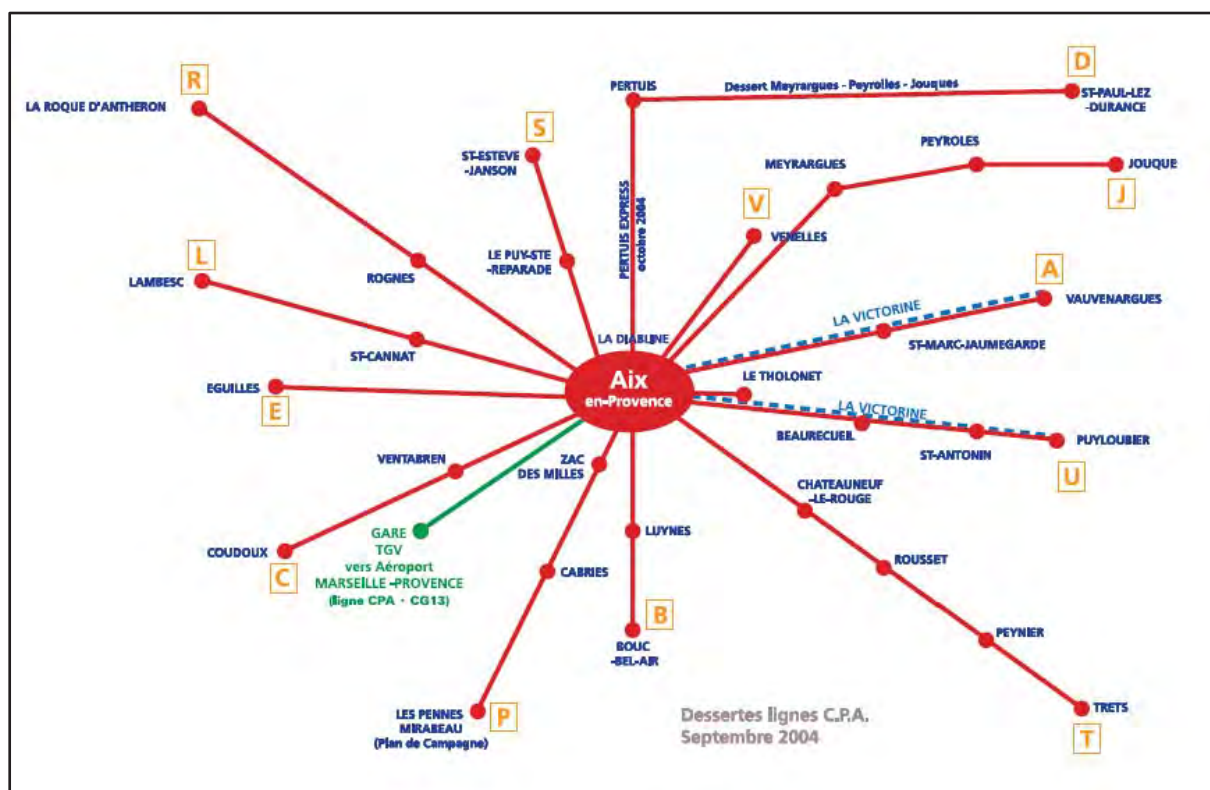


Illustration 10. Schéma de la desserte interurbaine en 2004. Source : Pays d'Aix Magazine, n°4, juillet-septembre 2004, p. 20 et 21.

Une fois le maillage des communes périphériques réalisé par un service minimal de transports publics, la construction d'une alternative aux déplacements automobiles dans les pôles secondaires et la proche périphérie aixoise prend progressivement de l'importance.

Tout d'abord, l'intercommunalité améliore la fréquence de certaines lignes de transports collectifs. Par exemple, Venelles et Éguilles, communes jouxtant Aix-en-Provence, bénéficient de ces dispositions. Ainsi, la ligne reliant Venelles à Aix-en-Provence passe d'une

³⁰³ Entretien, directeur opérationnel des transports, CPA, Aix-en-Provence, mars 2009.

vingtaine de rotation quotidienne en 2001, à une cinquantaine en 2005³⁰⁴. Lambesc et Saint-Cannat, communes périphériques dont le fonctionnement urbain est fortement lié à Aix-en-Provence, bénéficient elles aussi, d'une amélioration de la fréquence de la desserte en transports collectifs, mais plus mineure.

Ensuite, l'intercommunalité crée des "*lignes express*" reliant les polarités secondaires de Trets, Pertuis et Vitrolles, à Aix-en-Provence. La réalisation de ces "*lignes express*" s'inscrit assez clairement dans une logique de "*juste retour*"³⁰⁵ de la solidarité communautaire envers des communes qui alimentent abondamment le pot commun en matière de Versement Transport. Mais, pour les services techniques il s'agit d'offrir une alternative aux déplacements automobiles par l'augmentation des rotations quotidiennes, notamment sur la ligne "*Pertuis express*"³⁰⁶, et par l'amélioration des temps de parcours grâce à la suppression des arrêts entre les deux pôles desservis.

Enfin, l'intercommunalité crée un réseau urbain à Pertuis. Cette création puis la réorganisation du réseau urbain fait qu'aujourd'hui la commune est dotée de quatre lignes de transports urbains cadencées à la demi-heure en moyenne. Plus généralement, la création de ce réseau s'inscrit dans un ensemble d'actions communautaires diversifiées qui visent un développement de cette polarité secondaire, située à proximité du Centre à l'Énergie Atomique de Cadarache accueillant le projet ITER.

À mesure que la desserte à destination des espaces périphériques s'achève, l'intérêt porté par l'intercommunalité à ces territoires diminue. Considérant que l'effort de solidarité réalisé à destination des périphéries est suffisant, il est désormais nécessaire de réorienter l'effort communautaire à destination de la ville-centre :

“ Nous n'avons pas de projet pour les territoires périurbains. On est plutôt sur des projets d'amélioration, de renforcement des fréquences, au coup par coup. Encore une fois, on considère que le maillage en transports collectifs a été réalisé, il y a peu de chance que l'on crée de nouvelles lignes.[...] On a, par contre, une grosse réflexion en cours sur Aix-en-

³⁰⁴ Pays d'Aix Magazine, 2005, dossier transport & déplacements, janvier, n°6, p.25. cité ci-dessus, p. 167-169

³⁰⁵ Reigner Hélène, Frinault Thomas, Guy Catherine, “Construire la solidarité intercommunale...”, *art. cit.*, p. 9 – 12.

³⁰⁶ En heures de pointe, ces lignes connaissent deux rotations par heures. Dans le cas de la ligne Pertuis Express (qui par ailleurs double la ligne de train Marseille – Pertuis sur la section Aix – Pertuis), présentée comme la réussite des lignes express, il est envisagé de passer à quatre rotations par heure entre Pertuis et Aix-en-Provence.

Provence, puisqu'il y a aussi un travail important à réaliser sur Aix-en-Provence. On commence à travailler fort sur Aix-en-Provence, c'est un réseau qui a vieilli³⁰⁷."

Encadré 5. Les ruses des périphéries dominées.

Quand le transfert de la compétence d'organisation des transports urbains à la CA représente une aubaine pour s'assurer une desserte en transports collectifs

Le syndicat intercommunal du Grand Vallat regroupe les communes de Simiane-la-Rotonde, Cabriès et Bouc-bel-Air. À la veille de la création de la CPA, et donc du transfert de la compétence d'organisation des transports urbains, ces trois communes décident de doter le syndicat intercommunal du Grand Vallat de la compétence d'organisation des transports urbains. En décembre 2000, le syndicat intercommunal du Grand Vallat prend en charge cette compétence, indique qu'il lèvera le Versement Transports à partir de février 2001 et adopte un schéma de desserte en transport public relativement sommaire qui comprend trois lignes : une pour chaque commune membre. Ce schéma de desserte ne sera pas mis en œuvre immédiatement, il le sera après la création de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA). Le 1^{er} janvier 2001, la CPA est créée et les communes membres lui transfèrent la compétence d'organisation des transports urbains, le syndicat intercommunal du Grand Vallat transfère lui aussi sa compétence d'organisation des transports urbains à l'intercommunalité. La CPA reprend alors le schéma de desserte élaboré par le syndicat intercommunal et le met en œuvre à partir du premier semestre 2001. C'est donc la ruse de ces communes, et non la solidarité communautaire, qui explique le fait qu'elles aient autant bénéficié de l'extension des territoires de la desserte en transports publics depuis la décennie 2000.

³⁰⁷ Entretien, directeur opérationnel des transports, CPA, Aix-en-Provence, mars 2009.

À partir de 2006 : renforcer le réseau de la ville-centre et de son pôle d'activités

À la CPA, la décennie 2000 n'est pas seulement celle d'une extension des territoires de la desserte envers des territoires périphériques, c'est aussi celle d'une importante amélioration qualitative du service offert par le réseau de la ville-centre, nous l'avons vu plus haut (Graphique 15, p.179). À partir de 2006, Aix-en-Provence fait un retour sur le devant de la scène communautaire. Après une période symbolique et fonctionnelle de rattrapage envers les périphéries, Aix-en-Provence devient le territoire privilégié de la politique communautaire.

Durant la seconde partie de la décennie 2000, les premières modifications conséquentes sur le réseau aixois depuis la création de l'intercommunalité sont engagées. Il s'agit alors de modifier une portion du réseau aixois localisée sur le pôle d'activités d'Aix-en-Provence³⁰⁸. Les modifications qui affectent cette portion du réseau sont plus importantes que celles qui sont constatées sur l'ensemble du réseau d'Aix-en-Provence par notre outillage méthodologique (Tableau 15)³⁰⁹. L'investissement communautaire porte à la fois sur l'espace desservi par le réseau et la fréquence de passage des transports collectifs urbains. Autrement dit, à Aix-en-Provence, c'est le pôle d'activités d'Aix-en-Provence qui est massivement investi par la politique communautaire à partir de l'année 2006.

| | Mailles desservies | | | Nombre d'arrêt quotidien effectué par les TC | | |
|------------------------------------|--------------------|------|-----------|--|-------|-----------|
| | 1997 | 2011 | Variation | 1997 | 2011 | variation |
| Aix-en-Provence | 329 | 458 | 39% | 33245 | 61666 | 85% |
| Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence | 27 | 49 | 81% | 576 | 4005 | 595% |

Tableau 15. Aix-en-Provence, Zone d'Activités d'Aix-en-Provence : évolution des mailles desservies et des arrêts effectués par les TC.

³⁰⁸ C'est à partir de ce pôle d'activité qu'a émergé le tissu productif aixois, la "Silicon Valley Provençale". Actuellement, ce pôle d'activités compte environ 30 000 emplois, principalement des emplois d'ingénieurs et de cadres. (Source : Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix, 2010, *Plan Local d'Urbanisme, diagnostic socio-économique*, p.14 – 16). Cet espace dispose aussi d'une fonction résidentielle, puisqu'il accueille environ 7 000 habitants, notamment à la Duranne et au village des Milles. Source : INSEE, recensement de la population 2008.

³⁰⁹ Nous avons relevé les arrêts effectués par les Transports Publics Urbains dans les mailles à partir des fiches horaires de l'année 2011. Or, en 2012, le réseau change de délégataire ; Kéolis remporte le marché et d'importantes améliorations du réseau de la ville-centre s'ensuivent. Ces modifications et améliorations n'ont donc pas été saisies par notre méthodologie.

Élus et techniciens partagent un même point de vue quant à cet investissement. Ils considèrent nécessaire d'améliorer la qualité de l'offre sur la zone d'activités d'Aix-en-Provence et d'intégrer ce haut lieu du dynamisme économique aixois au réseau de transport public :

“Les élus ont, à mon sens, eu une politique affirmée et courageuse qui fait que personne, par rapport au transport, ne se sent lésé. À la limite, je dirais que ceux qui auraient presque le plus à se plaindre c'est la zone d'activité des Milles jusqu'en 2006. Parce qu'à mon sens, le réseau urbain était notoirement insuffisant. [...] Donc de toute façon, là aussi tous les élus ont compris l'importance de la zone d'activité des Milles.”³¹⁰

Les modifications apportées consistent à suivre l'urbanisation d'Aix-en-Provence vers l'Ouest, à suivre l'extension du pôle d'activités. Entre la zone d'activité des Milles et la gare TGV d'Aix-en-Provence, le quartier de la Duranne est sorti de terre et la zone d'activités de l'Arbois s'est étendue. Il devient alors nécessaire de desservir ces espaces en transports collectifs, de prolonger les lignes dans un premier temps et de réorganiser leurs tracés ensuite (Illustration 11).

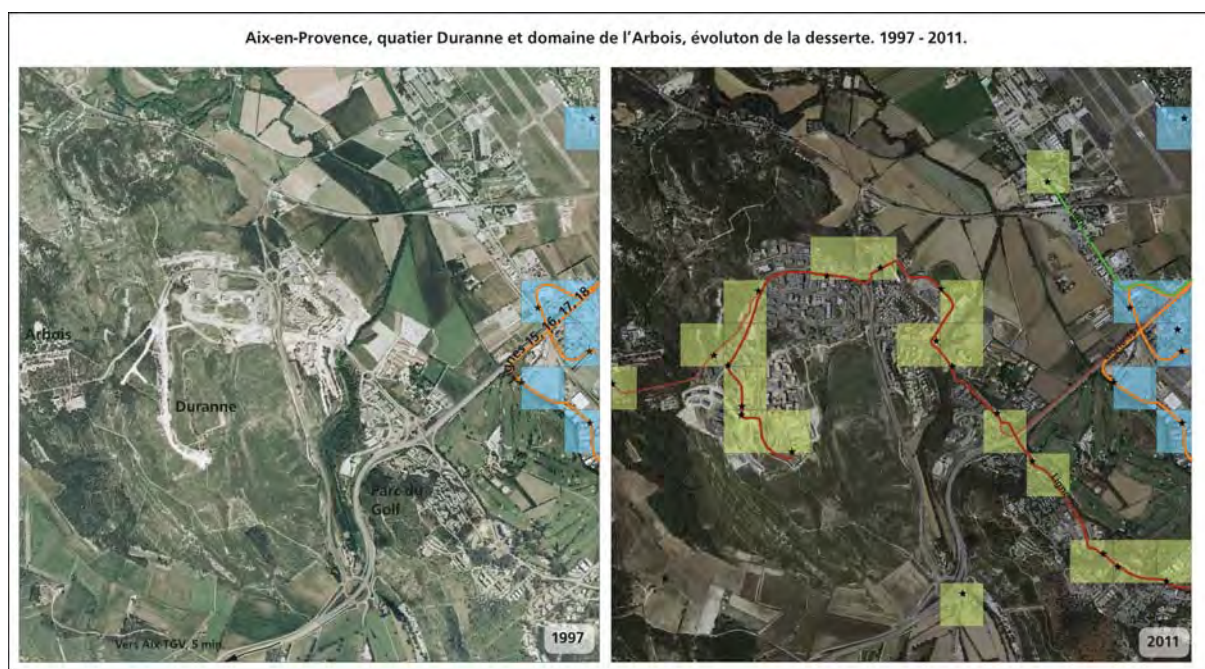
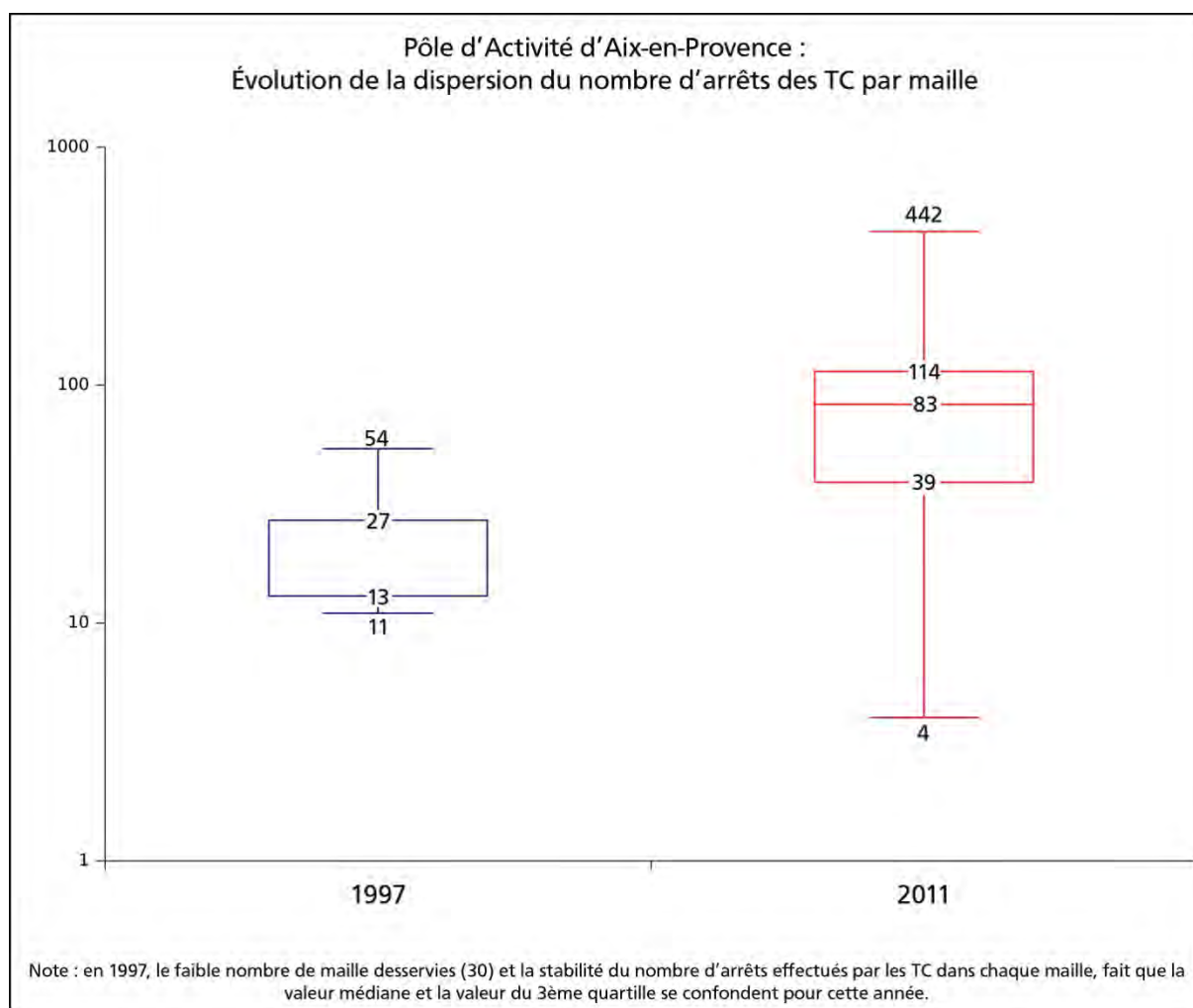


Illustration 11. Aix-en-Provence, quartier de la Duranne et domaine de l'Arbois, évolution de la desserte 1997 - 2011.

Les modifications portent aussi sur l'intensification de la fréquence de la desserte en transports collectifs. Les différentes lignes qui parcourent le Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence sont désormais cadencées au quart d'heure. L'évolution de la dispersion du nombre

³¹⁰ Entretien, directeur opérationnel des transports, CPA, Aix-en-Provence, mars 2009.

d'arrêts par maille sur le pôle d'activités d'Aix-en-Provence rend bien compte du saut qualitatif engagé durant la décennie 2000. À l'exception de la valeur minimale, toutes les valeurs augmentent de façon prononcée.



Graphique 16. Pôle d'activités d'Aix-en-Provence : Évolution de la dispersion du nombre d'arrêts des TC par maille.

Finalement, le pôle d'activités d'Aix-en-Provence est l'espace qui bénéficie le plus des évolutions du réseau sur la commune d'Aix-en-Provence. Et ce mouvement semble s'accroître avec le temps. La création d'une gare routière sur le pôle d'activités, à Plan d'Aillaine, la prolongation récente de lignes vers le pôle d'activités (ligne 4), la création de lignes nouvelles à destination du pôle d'activités (ligne 20) intervenus depuis 2011 et le projet de Bus à Haut Niveau de Service reliant le pôle d'activités au centre-ville attestent de l'investissement croissant de la politique communautaire dans cet espace. L'investissement de cet espace n'est pas dénué de sens. Il ne correspond pas seulement à une nécessité

fonctionnelle que l'on peut comprendre, il offre aussi un signal aux investisseurs désireux de s'implanter à Aix-en-Provence et sur le pôle d'activités :

“M.C : Quel est l'objectif poursuivi par la CPA en termes de politique de déplacements ?

L'objectif poursuivi... Comme cela ne vous a pas échappé, nous avons des réseaux principalement routiers et relativement saturés. Donc, des déplacements de plus en plus difficiles et tout cela a des conséquences assez directes sur la qualité de vies des gens, l'endroit où ils vont habiter, l'endroit où ils vont travailler. Cela à des interactions directes, avec notamment la politique économique, puisque on peut arriver dans certains cas, à avoir des chefs d'entreprises qui refusent de venir s'installer puisqu'ils considèrent que le prix du logement pour leurs employés est trop élevé, que les conditions de déplacements ne sont pas satisfaisantes. Donc, nous, notre but c'est de faire en sorte que ces conditions de déplacements...on va dire... ne se dégradent pas davantage. J'allais dire améliorer mais, c'est très ambitieux [Rires].³¹¹”

Clairement, le registre dominant de la solidarité intercommunale à la CPA est celui de la solidarité envers la ville-centre. Cette solidarité communautaire envers Aix-en-Provence, mobilise tout en même temps un discours environnemental et managérial. Ensemble, ces deux discours justifient les projets passés et à venir en matière de transport et de déplacements :

“À Aix, avec la densité urbaine que présente sa partie agglomérée, le développement de l'offre de TC a permis d'inverser les tendances lourdes des dernières décennies en matière d'usage de la voiture individuelle malgré un contexte d'offre de stationnement et de longueur de sites propres qui demeure défavorable aux TC. Les ratios de mesure de l'efficacité du réseau comme les résultats des enquêtes ménages déplacements montrent clairement que plus l'offre est importante et plus la fréquentation augmente, malgré un faible kilométrage de sites propres très pénalisant pour la circulation des bus. Ce qui procure au contexte aixois une dimension particulièrement favorable à une poursuite du développement des transports collectifs qui s'appuie essentiellement sur la création d'un réseau de sites propres.³¹²”

³¹¹ Entretien, directeur des infrastructures de transports à la CPA, Aix-en-Provence, mars 2009.

³¹² Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, 2011, *Diagnostic du Schéma de COhérence Territoriale*, document de travail du 9 juin, p. 84, la mise en gras est d'origine.

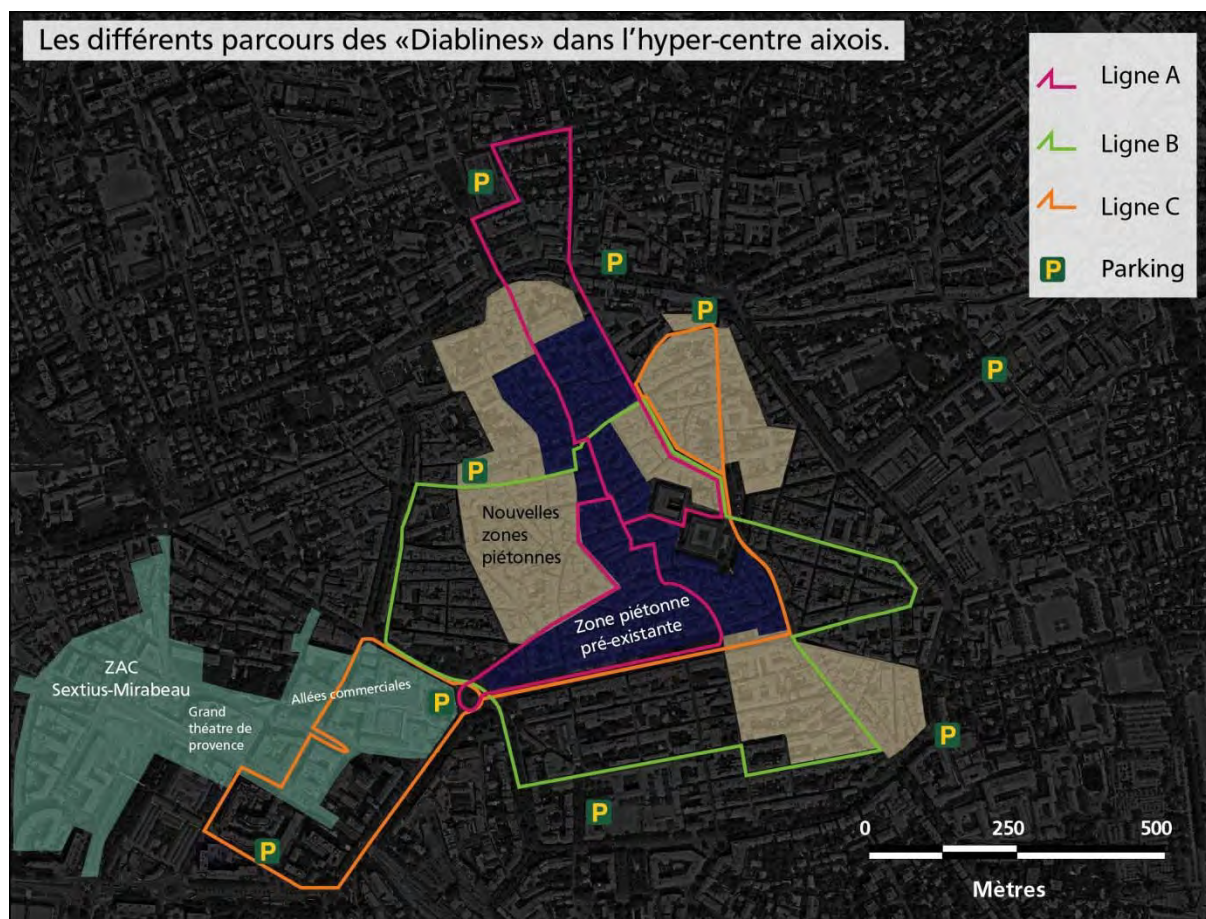
5.1.3. Le projet symbolique : des “diablins” pour affirmer l’attractivité de l’hyper-centre aixois

Le projet symbolique qui nous intéresse à la Communauté d’agglomération du Pays d’Aix s’inscrit dans un projet urbain plus vaste de compétition interurbaine à l’échelle de la Région Urbaine Marseillaise qui porte, entre autres choses, sur la consolidation et l’extension des territoires de chalandise des différents pôles urbains et commerciaux de la région urbaine. Dans cette compétition interurbaine, chaque territoire fait valoir ses avantages comparatifs, sa recette pour attirer le chaland. La stratégie de rayonnement de l’hyper centre aixois est essentiellement basée sur l’association du patrimoine de l’hyper centre historique et le dynamisme de son tissu commercial. Il s’agit de retenir et d’attirer sur le territoire des revenus mobiles qui participent au développement des territoires infra-nationaux³¹³. Le projet de développement de la centralité aixoise et de son extension vers l’ouest est loin d’être contemporain. Il remonte au début du XX^e siècle, et a alimenté de nombreux projets et plans d’aménagement depuis la décennie 1970³¹⁴. La réalisation de la Zone d’Aménagement Concertée, située sur l’ancienne zone industrielle de la commune, entre le centre-ville et les extensions urbaines des années 1960 – 1970, débute au milieu de la décennie 1990 et tend à s’achever. Dans la ZAC se localisent des logements, de grands équipements collectifs réalisés par des architectes renommés (Grand Théâtre de Provence, Centre Chorégraphique National, Conservatoire du Pays d’Aix), et un espace commercial prolongeant celui du centre-ville. En 2001, la nouvelle maire élue (Maryse Joissains-Massini), souhaite étendre le secteur piétonnier de l’hyper-centre afin de relever le “*défi permanent* [du centre ville d’Aix] : *affirmer son attractivité et offrir de bonnes conditions de vie à ses habitants*”³¹⁵. La piétonisation va faire l’objet de mesure d’accompagnement.

³¹³ Davezies Laurent, 2008, La république et ses territoires. La circulation invisible des richesses, Paris : le Seuil.

³¹⁴ Berthelot Denis, Dubois Jérôme, 2006, *Opération Sextius Mirabeau. Les figures du conformisme aixois, de la modernité à la tradition*, Plate-forme d’Observation des Projets et Stratégies Urbaines, POPSU 1.

³¹⁵ Aixendialogue, n°29, novembre 2006, “Centre-ville, une attractivité renforcée”, p. 32.



Carte 15. Aix-en-Provence, les différents parcours des « Diablins » dans l'hyper-centre aixois.

C'est dans le cadre de ce projet qu'est pensé le développement de plusieurs lignes de navettes électriques dans l'hyper centre aixois. Dénommées "diablins", elles sillonnent l'hyper-centre aixois depuis 2003. Elles offrent un maillage complet de ce territoire et une fréquence élevée de desserte. Ces "diablins" représentent un préalable à l'extension du secteur piétonnier, réalisée au début de la décennie 2010 et programmée dès 2001. Elles doivent favoriser l'acceptabilité du projet d'extension de l'aire piétonne en proposant une alternative à la marche à pied dans l'hyper-centre aixois. Ces petits véhicules électriques représentent aussi un outil de marketing urbain : ils sont conçus pour valoriser l'image d'Aix-en-Provence auprès des usagers de l'hyper-centre :

"MC : Les "diablins", elles ont été créées pour accompagner la piétonisation ?

Elles ont été créées dans une logique qui était un peu ça. Mme le maire souhaitait créer les structures initiales, les fondements pour permettre par la suite de mettre en place la piétonisation. Donc, l'ensemble des couloirs bus sur le boulevard périphérique que l'on vient de finir là. Mme le maire a voulu que l'on mette aussi des parkings de proximité de ville, que l'on a développés. Et aussi, Mme le maire souhaitait que l'on

mette en place les “diablines” parce qu’elle voulait un petit mode de déplacement en centre-ville qui permette de se substituer à la marche.” [...]

MC : C’est un peu un symbole qui sert l’attractivité de la commune...

Tout à fait, la “diabline” est un symbole qui sert l’attractivité du centre-ville.³¹⁶



Photographie 1. Une “Diabline” dans l’hyper-centre aixois. Cliché auteur.

Explicitement, ces “diablines” ciblent un certain type d’usagers, les visiteurs du centre-ville. Capter ces visiteurs nécessite de leur offrir un service dès leur sortie de voiture et c’est donc sans surprise que les tracés des différentes lignes de “diablines” coïncident à ceux des différents parkings en ouvrage de la commune, à l’exception du parking Rambot excentré. Très explicitement, les usagers ciblés par ce nouveau service de transport urbain sont décrits dans la communication institutionnelle qui accompagne la mise en place des “diablines”.

³¹⁶ Entretien, conseiller municipal d’Aix-en-Provence délégué au stationnement et à la piétonisation du centre ville, membre du conseil d’administration de la Société d’Économie Mixte d’Équipement du Pays d’Aix (SEMEPA), membre du bureau communautaire de la CPA, membre de la commission transports de la CPA, Aix-en-Provence, février 2011.

Ces derniers sont essentiellement des visiteurs du centre historique, venus y faire quelques achats ou des excursions touristiques :

“Ce moyen de transport non-polluant silencieux et souple, donne aux Aixois et à tous les amoureux de la cité du Roi René, un accès facilité au cœur de la ville et à ses commerces, ses marchés et ses monuments. De plus, en incluant la desserte des parkings dans les itinéraires, nous offrons aux usagers la possibilité de laisser leur véhicule dans un lieu sûr pour se déplacer en toute tranquillité.”³¹⁷

- *“pour les courses dans les commerces du centre-ville, elle permet de se déplacer simplement d’un point à l’autre, en transportant les achats encombrants ;*
- *pour les utilisateurs des parkings proches du centre (salariés, commerçants, visiteurs ...), elle permet d’accéder facilement aux rues piétonnes ;*
- *pour les touristes, elle offre la possibilité de visiter de façon originale le centre historique de la ville d’Aix-en-Provence.”³¹⁸*

Conclusion : Une politique communautaire extérieurement, intérieurement et symboliquement au service de la valorisation métropolitaine d’Aix-en-Provence

À la Communauté d’agglomération du Pays d’Aix, la politique communautaire mise en œuvre depuis le début de la décennie 2000 se singularise par trois actions complémentaires et congruentes de valorisation de la centralité aixoise dans la Région Urbaine Marseillaise.

La “*politique extérieure*” souligne une stratégie d’affirmation métropolitaine d’Aix-en-Provence à travers la politique intercommunale de transports publics urbains. La *politique intérieure*, elle, traduit la domination graduelle du registre de la solidarité envers la ville. Symboliquement, enfin, les “*diablines*” révèlent l’assignation d’un objectif de marketing urbain à cette politique par la présidente de l’intercommunalité.

Ces trois traits soulignent le poids d’Aix-en-Provence dans la coopération intercommunale et sa capacité à tirer parti des politiques communautaires pour s’affirmer à l’échelle de la Région Urbaine Marseillaise. La réactualisation des dimensions sociales de la mobilité dans la ville motorisée n’est pas une priorité dans ce territoire “*doré*”. Au contraire, c’est le renforcement de la centralité aixoise dans un contexte métropolitain perçu comme fortement concurrentiel qui mobilise ce gouvernement intercommunal.

³¹⁷ Maryse Joissains Massini, président de la Communauté du Pays d’Aix, Pays d’Aix pratique, mars 2004.

³¹⁸ Source : <http://www.la-diabline.fr/diabline.htm>, consulté le 20 août 2013.

5.2. Renforcer une centralité balbutiante dans un contexte territorial multipolaire, la domination fragile de Salon-de-Provence sur la scène communautaire

La politique communautaire de transports publics élaborée par la Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence (CA-AP) se caractérise tout d'abord par le déploiement d'une *“politique extérieure”* dont la fonction est avant tout d'asseoir le compromis communautaire (5.2.1.). Ensuite, la politique intérieure de transports publics urbains met en évidence le registre dominant de la solidarité communautaire : la ville-centre est privilégiée au nom du partage des charges de centralité (5.2.2.). Finalement, le président de l'intercommunalité mobilise la politique de transports publics urbains à des fins de marketing urbain (5.2.3.).

5.2.1. La *“politique extérieure”* : outil de solidarité envers les communes périphériques, outil d'assise du compromis communautaire

La CA-AP ne déploie pas son réseau de transports publics communautaire sur l'ensemble de son territoire. Les communes du sud de l'intercommunalité, anciennement adhérentes au district du multipôle de l'Étang de Berre, ne sont pas desservies par le réseau communautaire “Libébus”. Trois communes du sud, Velaux, Rognac et Berre l'Étang sont desservies par le réseau des Bus de l'Étang de Berre organisé par le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SITEEB) puis le Syndicat MIXte des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SMITEEB)³¹⁹. Deux communes, La Fare-les-Oliviers et Saint-Chamas, ne sont desservies ni par le réseau communautaire “Libébus”, ni par le réseau du SMITEEB. Pour l'ensemble de ces communes du sud de l'intercommunalité, la CA-AP déploie alors un ensemble de partenariats afin qu'elles bénéficient, soit d'une sauvegarde du réseau préexistant, soit d'une amélioration marginale de la desserte en transports publics à destination de la ville-centre. Ces partenariats donnent à voir deux aspects fondamentaux de la politique communautaire de transports. D'un côté, elle s'inscrit dans un *“deal”*, entre Berre-l'Étang et Salon-de-Provence, portant sur le gouvernement de la structure communautaire. En outre, et quand bien même ces actions servent une solidarité envers les périphéries, elle dénote une action communautaire dont le centre de gravité est le renforcement de la centralité Salonnaise.

³¹⁹ Voir Encadré 2, p. 148.

Tout d'abord, la préservation du Syndicat Intercommunal de Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SITEEB) est la marque d'un arrangement communautaire entre Berre-l'Étang et Salon-de-Provence, qui dépasse la seule politique des transports. Lors de la création de l'intercommunalité et du transfert de la compétence d'organisation des transports urbains, trois communes du sud de l'intercommunalité appartiennent au SITEEB. Parmi ces trois communes, on retrouve celle de Berre-l'Étang qui fournit l'essentiel des ressources fiscales communautaires et dont le ménagement des intérêts est le socle du compromis communautaire de la CA-AP. À la veille des années 2000, le périmètre couvert par le SITEEB se retrouve éclaté sur trois intercommunalités de la région urbaine, comme nous l'avons vu plus haut. Les communes du sud de la CA-AP souhaitent que le réseau de transports collectifs élaboré par le SITEEB soit préservé par la transformation du SITEEB en un Syndicat Mixte.

Durant les périodes d'incertitudes quant à l'avenir du SITEEB, en 2000 et en 2007, les élus communautaires vont donner aux communes du sud un ensemble d'outils afin qu'elles préservent leur réseau de transport collectif. C'est ainsi que le maire de Velaux, conseiller général et président du SITEEB, Jean-Pierre Maggi, est élu vice-président de la CA-AP délégué au transport. Depuis ce poste, le vice-président délégué au transport a mené les négociations pour préserver le SITEEB, devenu SMITEEB. Par ailleurs, le Plan de Déplacements Urbains réalisé par la CA-AP est dirigé par le directeur du SMITEEB, Patrick Canillade. La réalisation du PDU par cette personnalité locale permet d'asseoir à l'échelle communautaire le choix de la préservation du réseau des Bus de l'Étang. L'appui qu'apporte l'intercommunalité à la préservation du réseau de transports collectifs et la transformation du SITEEB en SMITEEB marque bien l'intérêt particulier qu'elle porte à développer une solidarité envers ce territoire du sud de l'intercommunalité. Orientée vers les communes du bassin de l'Est de l'Étang de Berre, cette solidarité est donc, sur le fond, le signe d'une solidarité envers des communes membres fiscalement "*riches*", quand bien même, sur la forme, elle mobilise le registre d'une solidarité interterritoriale.

Ensuite, les communes de La Fare-les-Oliviers et Saint-Chamas n'appartiennent pas au SMITEEB et ne sont pas desservies par le réseau communautaire de transports publics urbains. Cela s'explique par les logiques de mobilités des habitants, éclatées et polarisées hors du territoire communautaire. Néanmoins, l'intercommunalité souhaite proposer à ces communes une desserte minimale en transports publics. Dans cette perspective, l'intercommunalité noue des partenariats avec le Conseil Général des Bouches du Rhône afin

que ce dernier améliore la fréquence de passage des cars passant par ces communes et se dirigeant vers Salon-de-Provence. L'objectif premier de ces conventions est d'améliorer la fréquence de la desserte des transports publics départementaux entre ces communes et Salon-de-Provence. La création de partenariats afin d'améliorer la desserte à destination des pôles urbains générateurs de déplacements situés hors du territoire communautaire n'est pas une priorité de l'intercommunalité.

“Pourquoi La Fare et Saint-Chamas n'ont pas de réseau urbain. Tout simplement parce que ces communes là ne sont pas tournées vers Salon. Elles sont tournées vers Salon mais aussi vers Miramas et l'Ouest de l'Étang de Berre, vers le Sud de l'Étang de Berre et vers Aix. Aussi bien Saint-Chamas que La Fare. Et ça dépasse largement la compétence de l'agglo. Là on bascule sur la compétence du CG. Et l'idée de départ, [...] c'est d'essayer d'utiliser au mieux l'argent public. C'est plus l'efficiency que l'on recherche. Et, c'est exactement le cas de La Fare et Saint Chamas, parce qu'on aurait pu, enfin financièrement, après c'est des choix politiques, mais techniquement on aurait pu faire des lignes La Fare – Salon et Saint-Chamas – Lançon directes par « Libébus ». Mais est-ce que c'est ça l'intérêt ? De doubler une ligne du CG qui existe déjà et donc de faire une espèce de concurrence en interne à des partenaires ? En plus de ça, avec une fréquence pas vraiment terrible au regard des coûts, parce qu'ils ne sont pas négligeables. Donc, il faut se dire : est-ce que le jeu en vaut la chandelle. L'approche qui est prise ici est bien technique. [...] [Ces communes] ont des caractéristiques qui leur sont propres et pour lesquelles on ne peut pas traiter l'offre en matière de transports de la même manière que sur les autres communes. [...] La Fare – Salon, ça existe. Il y a des flux. Mais La Fare – Aix, La Fare – Ouest Étang de Berre, La Fare - Sud ce sont des flux plus importants ou égaux. [...] La 17 a été augmenté, on paie le CG pour améliorer la desserte. Ils ont aussi le titre urbain, c'est comme si une navette “Libébus” passait devant chez eux. Ils peuvent utiliser leur carte billettique “Libébus”. Il y a juste la découpe du véhicule et le marché qui est sous la responsabilité du CG, mais sur le plan de l'utilisateur, c'est pareil, ils ont exactement la même offre³²⁰.”

Finalement, la “politique extérieure” de l'intercommunalité cherche avant tout à préserver l'assise du consensus communautaire en ménageant les intérêts des communes fiscalement riches (Berre-l'Étang). En cela, cette “politique extérieure” crée une solidarité envers ces espaces périphériques fiscalement riches. Néanmoins, lorsqu'elle n'est pas pilotée par et pour les communes fiscalement riches de l'intercommunalité, la “politique extérieure”

³²⁰ Entretien, technicien transport, CA-AP, Salon, février 2010.

intercommunale s'attache à renforcer la centralité salonnaise à l'échelle communautaire, elle ne se risque pas à proposer des liaisons hors de l'intercommunalité, des liaisons inter-PTU.

5.2.2. La politique intérieure : centralisation de la desserte et reconquête d'une centralité

À la Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence, la répartition spatiale de la desserte en transports publics urbains souligne l'importance accordée à la ville-centre. Pourtant, comme à la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix, les débuts de cette politique communautaire sont marqués par le déploiement d'un réseau communautaire à destination des espaces périphériques. Dans un second temps, la politique communautaire investit de façon conséquente la ville-centre dans une optique ambiguë.

Une solidarité envers les périphéries : offrir un service public minimal à destination des captifs du transport public et proposer une alternative aux déplacements automobiles

Avant la création de l'intercommunalité, la desserte en transport public organisée par le Conseil Général sur les territoires périphériques de la CA-AP est quasiment inexistante. Pour cette raison, la question de la desserte en transports publics de ces espaces périphériques arrive sur le devant de la scène intercommunale dès la création de la CA-AP. En 2006, le réseau interurbain est mis en service. L'investissement communautaire bénéficie dans un premier temps aux territoires hors de la ville-centre. Ainsi, sur la période 1994 – 2011, plus de 55 % des territoires nouvellement desservis par la politique communautaire de transports publics sont situés hors de la ville-centre (Carte 16).

Il est toutefois indispensable de distinguer deux facettes de cette solidarité communautaire envers les périphéries : le développement d'un service public minimal à destination des "captifs" du transport public d'une part, et le développement d'un réseau interurbain ayant pour fonction de proposer une alternative aux déplacements automobiles d'autre part. Ces deux facettes sont bien identifiables dans les discours portés par les élus et techniciens intercommunaux, donnent lieu à des actions spécifiques et sont perceptibles à travers la distribution spatiale de la qualité de la desserte en transports publics urbains (Carte 17). Ainsi, à mesure que l'on s'éloigne de Salon-de-Provence, la qualité de la desserte diminue.

CA-AP : Évolution des territoires de la desserte entre 1994 et 2011.



Sources : © CA-AP, © IGN/PFAR-PACA ; Conception & réalisation : M. Claux, 2013

Évolution des territoires de la desserte en transports publics.

- Territoires desservis depuis 1994
- Territoires desservis à partir de la décennie 2000

- Limites communales
- Limites de la CA-AP
- Tâche Urbaine
- Autoroutes
- Routes Principales
- Voies ferrées

Répartition spatiale des mailles desservies en transports publics

| | Salon-de-Provence | Provence Salonnaise | Nord - Durance | Sud (St Chamas - LaFare) |
|-------------------------------------|-------------------|---------------------|----------------|--------------------------|
| ■ | 100 % | - | - | - |
| ■ | 44,2 % | 34,5 % | 21,2 % | - |

Carte 16. CA-AP. Évolution des territoires de la desserte entre 1994 et 2011.

**Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence :
Qualité de la desserte en transports publics urbains, 2011.**



Densité de la desserte en Transports Collectifs par maille

| | | | | |
|--|---|------|--|--------------------|
| | Passage toutes les 1 min. 30 à 5 min . | (9) | | Autoroutes |
| | Passage toutes les 5 min. à 15 min. | (30) | | Routes principales |
| | Passage toutes les 15 min. à 47 min. | (80) | | Voies ferrées |
| | Passage toutes les 47 min. à 2 heures 30 min. | (28) | | Limites communales |
| | Passage toutes les 2 heures 30 min. à deux fois par jour. | (4) | | Tâche urbaine |
| | Territoires desservis par un service de Transport à la Demande. | (7) | | |

Répartition dans l'intercommunalité de la qualité de la desserte en transports publics

| | | | | | | Sous Total | | Total | Pop. desservie |
|---------------------|-------|-------|--------|--------|-------|------------|-------|--------|----------------|
| Salon-de-Provence | 100 % | 100 % | 62,5 % | 3,6 % | - | 59,6 % | 100 % | 61,4 % | 89 % |
| Provence Salonnaise | - | - | 32,5 % | 39,3 % | - | 24,5 % | - | 23,4 % | 43,9 % |
| Nord - Durance | - | - | 5 % | 57,1 % | 100 % | 15,9 % | - | 15,2 % | 45,3 % |

Carte 17. CA-AP : Qualité de la desserte en transports publics, 2011.

La première facette de la solidarité communautaire à destination des périphéries est la création d'un droit au transport minimal. Présentée comme nécessaire au développement harmonieux de l'ensemble intercommunal et des communes membres, cette facette de la solidarité communautaire vise les "captifs" du transport public. Elle propose aux habitants des communes concernées un service minimal de transports publics. Elle concerne essentiellement les communes faiblement liées à Salon-de-Provence en termes de déplacements domicile-travail³²¹. Il s'agit des communes de Saint-Chamas et La Fare-les-Oliviers, dont nous avons relaté la situation plus haut, et des communes appartenant à l'ensemble Nord-Durance³²². Pour ces dernières, l'intercommunalité fait le choix de mettre en place une desserte en transport public par le biais du réseau communautaire. La fréquence des liaisons interurbaines à destination du nord de l'intercommunalité est plus faible que sur les autres lignes interurbaines. Au mieux elles sont cadencées à l'heure.

La seconde facette de la solidarité communautaire envers les périphéries se matérialise auprès des communes accolées à Salon-de-Provence. Ces communes, en forte croissance démographique ont des liens étroits avec la ville-centre, comme nous l'avons observé dans la première partie de ce travail. La faible qualité de la desserte en transports publics entre les communes de la "Provence Salonnaise" et Salon-de-Provence est alors considérée comme un problème qu'il faut résoudre. Pour ces communes, l'intercommunalité souhaite dépasser une simple offre minimale en transports publics et offrir une alternative à l'automobile pour les déplacements à destination de la ville-centre. La mise en œuvre de cette politique publique se traduit par la création de lignes de transports publics qui effectuent jusqu'à trois rotations par heure. C'est par exemple le cas de la commune de Pélissanne dont le fonctionnement urbain est fortement orienté vers Salon-de-Provence. Depuis la fin de notre travail de terrain, les liaisons entre les communes de la Provence Salonnaise et Salon-de-Provence ont été renforcées par la création d'une ligne de transport collectif reliant Lançon, Pélissanne et Salon-de-Provence.

Une politique qui privilégie la ville centre : réduire la place de la voiture en ville

En dépit de son importance, la solidarité envers les périphéries n'est pas la clé de voûte de cette politique communautaire. En effet, à travers la politique de transports publics urbains,

³²¹ Ce sont des communes dont la part des flux domicile-travail à destination de Salon-de-Provence est légèrement supérieure ou inférieure à 10 % de l'ensemble des flux domicile-travail.

³²² Soit les communes de Sénas, Mallemort, Alleins, Charleval et Vernègues.

élus et techniciens communautaires mettent en œuvre ce qui est considéré comme l'objectif premier des différents documents de planification communautaire, c'est-à-dire l'affirmation de Salon-de-Provence et de la "Provence Salonaise" en un pôle d'équilibre à l'échelle de la Région Urbaine Marseillaise. Les divers documents de planification, SCOT et PDU, sont d'ailleurs explicites à ce sujet, tant dans l'iconographie³²³ que dans les propositions retenues. À l'image de ce directeur général des services techniques de la commune de Salon-de-Provence, les différents acteurs rencontrés durant notre travail s'accordent sur l'indispensable renforcement de la centralité Salonaise :

“ M.C : Je voulais donc savoir si par la politique de déplacement, Salon-de-Provence était en train d'acquérir une stature de ville moyenne qui, comme vous le disiez, importe au niveau métropolitain ?

Sur l'aménagement des Bouches-du-Rhône, vous avez un document qui s'appelle la DTA qui est le document un peu cadre général. Et Salon-de-Provence est un pôle urbain dont la centralité doit être confortée, et est reconnu en tant que tel. Mais, c'est vrai en matière de déplacements, en matière commerciale, d'équipement, de logement. C'est vrai dans plein de domaines. C'est l'ensemble de ces choses-là qui font que Salon-de-Provence est une vraie ville-centre, est la vraie ville-centre du pays Salonnais et de la communauté d'agglomération. Même si effectivement après dans les faits on n'est pas dans la logique d'Aix-en-Provence. Il n'empêche que c'est quand même une ville qui a un vrai statut de ville-centre et de ville moyenne avec une vraie centralité. [...] Et, c'est un des objectifs du SCOT, c'est de renforcer la centralité de Salon-de-Provence, comme on le retrouve dans la DTA, dans le PDU et on le retrouvera dans le PLU de la commune. Pour l'instant les choses sont relativement cohérentes, ça va.³²⁴”

Dans la politique de transports, la traduction de cet objectif porté par le “tandem” intercommunalité/commune passe par l'amélioration de la qualité de vie qui, elle, nécessite de limiter la visibilité de l'automobile dans la ville-centre. Élus et techniciens, n'appréhendent pas cet objectif sous le même angle, ne le portent pas avec les mêmes termes et ne lui donnent pas le même sens. Néanmoins, ils s'accordent *a minima* sur le traitement spécifique que doit offrir la politique communautaire à Salon-de-Provence afin d'y réduire les circulations automobiles :

³²³ Voir Illustration 5, p. 89.

³²⁴ Entretien, directeur général adjoint des services techniques, commune de Salon-de-Provence, Salon-de-Provence, décembre 2010

“Le PDU je n’en ai pas un mais 17 ! et, le seul vrai PDU c’est celui de Salon. Le but, c’est de reconquérir la ville de Salon, de la rendre aux piétons.”³²⁵

“Le PDU a mis en exergue la place de Salon, c’est là où je veux en venir, dans PDU il y a Urbain. Et, les problématiques urbaines, sur l’agglo, elles concernent Salon. Effectivement, les enjeux de report modal c’est bien sur Salon. Parce qu’il y a déjà des problématiques de congestion, c’est une ville dense. Salon est une ville dense, c’est un noyau que l’on souhaitait renforcer et qui sera renforcé. Sur les autres territoires, on ne peut pas avoir la même approche, on est sur un tissu extensif périurbain qui a des problématiques beaucoup plus larges. On ne peut guère faire mieux pour ces communes en termes de report modal.”³²⁶

Du côté des techniciens intercommunaux, il s’agit d’initier une dynamique de report modal par le développement de la qualité de l’offre en transports publics sur la commune de Salon-de-Provence. Cet objectif de report modal va alors supplanter celui de la solidarité communautaire envers les périphéries. Ainsi, les techniciens mettent l’accent sur le développement du réseau dans la ville-centre, seul espace dense de l’intercommunalité et par conséquent seul territoire où il semble raisonnable³²⁷ d’envisager une substitution des déplacements en transports publics urbains aux déplacements en voitures particulières. Par conséquent, la fréquence de la desserte en transports collectifs est doublée entre 1994 et 2011 et les territoires desservis par les transports publics dans la commune de Salon-de-Provence sont eux aussi doublés sur la même période (Carte 16, Carte 17). La couverture spatiale de Salon-de-Provence par les transports publics doit d’ailleurs être maximale afin d’offrir à l’ensemble des habitants une alternative aux déplacements automobiles, ce qui amène les services techniques de l’intercommunalité à proposer aux élus un service de Transports à la Demande dans les espaces résidentiels pavillonnaires et huppés jouxtant le centre ville.

Du côté des élus, les propos sont moins techniques, le terme de report modal est abandonné, ils tiennent plus volontiers un discours englobant quant à la nécessaire diminution du trafic

³²⁵ Entretien, maire de Velaux, vice-président délégué au transport, CA-AP, Marseille, locaux du CG, mai 2009.

³²⁶ Entretien, technicien transport, CA-AP, Salon-de-Provence, février 2010

³²⁷ Il est fort intéressant de noter ici que ce raisonnement, qui est par ailleurs central dans la politique communautaire, s’appuie sur un calcul de l’efficacité économique du service rendu par le réseau. Comme nous le précise un technicien cité ci-dessus, ce qui compte dans le déploiement de cette politique communautaire c’est le ratio service rendu / coût, c’est-à-dire l’efficacité de l’action publique : *“l’idée de départ, [...] c’est d’essayer d’utiliser au mieux l’argent public. C’est plus l’efficacité que l’on recherche.”* Entretien, technicien transport, CA-AP, Salon-de-Provence, février 2010.

automobile afin d'améliorer la qualité de vie qu'offre le territoire communautaire et principalement la commune de Salon-de-Provence.

Pour conclure, la politique intercommunale de transports publics urbains déployée par la CA-AP valorise la ville-centre, Salon-de-Provence. De plus, nous pouvons dire qu'élus et techniciens considèrent le report modal comme un simple principe de vase communicant. Ils adoptent une rhétorique de l'effet qui consiste à insister avant tout sur les *effets structurants* des nouvelles offres de transports déployées par la politique communautaire. Élus et techniciens mettent alors en avant le nécessaire changement des comportements individuels des automobilistes dans leur "choix modal" et le soutien que leur apporte l'intercommunalité dans leur "sevrage" par la généralisation de pratiques alter-mobiles³²⁸. L'automobile et son système sont alors éludés du discours politique³²⁹. La dépendance automobile est abordée comme une pathologie individuelle. En aucun cas elle n'est appréhendée comme *"un effet négatif d'origine interne au système automobile [...] qui affecte ceux qui ne peuvent entrer dans le système automobile ou ceux qui seraient obligés d'en sortir. Les uns subissent les conséquences du monopole radical, les autres perdraient le bonus que leur procure l'adhésion au club"*³³⁰ ni comme le fait que l'on ne puisse plus se passer de l'automobile, *"parce que son usage permet des formes d'occupation du territoire où son usage est indispensable"*³³¹. Sur ce point, la communication intercommunale apporte d'ailleurs son lot d'injonctions, implicite et explicite :

"Il n'est jamais évident de revenir sur ses habitudes. La voiture est tellement du domaine du réflexe ! Mais changer de réflexe nous changera l'avenir, j'en suis convaincu. C'est un peu comme arrêter de fumer : mieux vaut le faire maintenant que trop tard. On connaît les remèdes contre la dépendance automobile : co-voiturage, autopartage, vélo, marche, et bien sûr transports collectifs [...] Si demain, pour aller travailler, faire nos courses, voir nos familles et amis, emmener nos enfants à l'école,

³²⁸ Reigner Hélène, Hernandez Frédérique, Brenac Thierry, 2009, "Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables", *Métropoles* [en ligne], n°5, mis en ligne le 06 avril 2009, consulté le 21 mai 2010, URL : <http://metropoles.revue.org/3808>.

³²⁹ Busson Julien, "L'automobile dans le discours politique...", *art. cit.*

³³⁰ Dupuy Gabriel, La dépendance automobile..., *op. cit.*, p.15.

³³¹ Orfeuil, *Une approche laïque...*, *op. cit.*, p. 26.

nous pensons d'abord aux transports collectifs avant la voiture individuelle... Alors on aura tous gagné.³³² »



Illustration 12. Campagne de promotion des bus, magglopôle n°4, septembre 2009, quatrième de couverture.

5.2.3. Quand le président s'en mêle. Les transports collectifs au service d'un projet urbain de valorisation de l'espace central

Le projet symbolique élaboré à la CA-AP alimente un projet urbain d'affirmation de la centralité salonnaise à l'échelle de la Provence Salonnaise et de la Région Urbaine Marseillaise. Ce projet reflète bien la nature du cadrage de la politique communautaire de transports publics urbains. Dans une politique cadrée par des enjeux d'attractivité, le projet symbolique étudié relève du marketing urbain de la ville-centre. Avant toute chose, il est nécessaire de revenir sur le projet urbain dans lequel s'insère ce projet symbolique qui consiste en la création d'une navette électrique effectuant un trajet en boucle de 2,4 km dans le centre-ville de Salon-de-Provence.

³³² Vice-président CA-AP délégué aux transports, dossier "Guérir de la voiture ?", magglopôle, n°4, sept. 2009, p.8.

Le projet urbain de Salon-de-Provence s'inscrit explicitement dans une compétition métropolitaine portant sur la consolidation et l'extension des territoires de chalandise des différents pôles urbains et commerciaux de la région urbaine, où chaque territoire fait valoir ses avantages comparatifs, sa recette pour attirer le chaland. La stratégie déployée par Salon-de-Provence, consiste à miser sur son centre patrimonial et le dynamisme de son commerce de centre ville. L'association et la valorisation constante de ces deux avantages dans le projet urbain salonais, place la récréation et la culture au centre de la valorisation marchande de ce territoire³³³. Cette volonté de créer une symbiose entre consommation et récréation culturelle suit une logique de rétention et d'attraction de revenus mobiles à l'échelle métropolitaine. Ces derniers constituent aujourd'hui un levier important du développement des territoires infranationaux en général et de ce territoire en particulier³³⁴.

D'un point de vue opérationnel, ce projet urbain s'organise autour d'un triptyque : la rénovation des cours ceinturant le centre historique, la création d'une aire piétonne et d'un complexe récréatif sur la place Morgan, et, finalement, la création du pôle multimodal et de son éco-quartier.

Encadré 6. Genèse du projet urbain de Salon-de-Provence.

Le triptyque opérationnel du projet urbain salonais voit le jour à la suite des élections municipales de 2001, sous la houlette du directeur général adjoint des services techniques. Ce dernier est embauché à la direction des services techniques avec pour objectif de mener à bien la réalisation d'une médiathèque sur la place Jules Morgan. Finalement, les réflexions concernant l'aménagement du centre-ville débordent le simple périmètre de la place Jules Morgan pour s'étendre, d'un côté en direction des cours ceinturant le cœur historique de Salon-de-Provence, et de l'autre vers la gare TER. Ce débordement spatial est aussi un glissement dans la vision de l'aménagement de la ville portée par les édiles locaux. Brièvement, il ne s'agit plus désormais d'offrir un grand équipement collectif sur une place centrale, il s'agit d'offrir les conditions nécessaires à la valorisation marchande du centre-ville dans son ensemble, à travers la réalisation d'un ensemble d'opérations liées les unes aux autres.

³³³ Billen Claire, Decroly Jean-Michel, Van Crielingen Mathieu, 2002, "Les mutations contemporaines...", *art. cit.* p. 115 – 117.

³³⁴ Davezies Laurent, *La République et ses territoires...*, *op. cit.* ; Davezies Laurent, 2010, *Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Étude sur l'économie résidentielle, rapport de phase 1*, p.24.

“Je suis arrivé à ce moment là, en 2001. J'ai été choisi par Mr Blanc, à l'époque, qui avait été élu maire. Il m'a dit : « Mr, vous venez d'arriver, moi, dans mon programme je veux construire une médiathèque ». Ça devait être le projet de son mandat, on devait construire une médiathèque sur la place Morgan. Je lui dis : « écoutez, je veux bien vous construire une médiathèque. Mais, ce qui me pose problème ce n'est pas la médiathèque, c'est la place Morgan. La médiathèque je la mets où ? il se passe quoi autour ? Je ne vais pas vous poser une médiathèque autour d'un parking ? Il faut réfléchir à où je la met, comment, quel est le lien entre cet équipement qui est majeur et qui coûte très cher et la ville. Mr le maire, je vous propose : menons quand même une réflexion un peu stratégique sur la place Morgan. Que peut-elle devenir ? et l'on pourra mieux répondre à la question médiathèque ». Pas de problème. Donc, on a lancé à l'époque quelque chose de très intéressant, un marché de définition, sur la place Morgan. En disant : On veut y mettre une médiathèque mais quel pourrait être les évolutions de la place Morgan. [...] Comme ça pendant un an on bosse, on échange et l'on essaie de définir un projet. Et, cette approche a été très bénéfique pour la ville parce que ce travail avec les urbanistes il a abouti à quoi. Tous ces urbanistes nous disaient : Bon, vous nous avez demandé de réfléchir sur la place Morgan mais comment voulez-vous que l'on réfléchisse à la place Morgan ? Faut réfléchir à votre centre-ville au minimum. [...] Avant de réfléchir à la place Morgan vous devriez d'abord réfléchir pour savoir où vont se garer ces mille personnes qui se garent sur la place Morgan. Par contre, pour la stratégie de votre centre-ville il faut que vous valorisiez l'existant, qui souffre actuellement et qui s'appelle les cours du centre-ville. Où vous avez 300 commerces, mais où c'est pourri dégradé, où ça ne ressemble à rien ; et une ville dynamique c'est aussi une ville agréable. Donc, ça, oui, réfléchissez à la place Morgan, mais compte tenu des problématiques de stationnement, vous ne pourrez pas réfléchir à la place Morgan sans réfléchir au pôle multimodal.³³⁵”

L'opération de réaménagement des cours, durant l'hiver 2005 – 2006 (Illustration 13), est le point de départ de la valorisation du centre-ville. Réduction des voies de circulation automobile, diminution du nombre de places de stationnement en surface et réfection des revêtements participent à donner un nouveau visage à ces cours ceinturant le centre-ville historique. Il s'agit alors de mettre en valeur, d'embellir ces cours du centre-ville.

³³⁵ Entretien, directeur général adjoint des services techniques, commune de Salon-de-Provence, Salon-de-Provence, décembre 2010



Illustration 13. La rénovation des cours du centre-ville. Source : journal communal d'information et de communication, *ensemble*, hors-série “côté cours”, septembre 2006, p.4 – 5.

Toujours en cours, l'opération de réaménagement de la place Morgan est l'apogée de la valorisation du centre-ville. En associant réhabilitation de l'espace public et création d'un centre commercial et de loisir dans le centre-ville, le projet “place Morgan” symbolise une décennie d'évolution urbaine à Salon-de-Provence (Illustration 14). Il marque aussi un changement de nature dans la valorisation de l'espace central. Il ne s'agit plus seulement de montrer sous son meilleur jour la place Morgan, il s'agit d'en faire un lieu de production de valeur :

“Le second enjeu, derrière le développement durable, c'est un enjeu économique. Je l'ai dit, personne n'attend Salon-de-Provence, nous devons prendre notre destin en main. Nous sommes confrontés à une échéance essentielle : Soit nous le faisons, soit d'autres le feront à notre place. Et, le développement économique à Salon-de-Provence il passe par quoi ? [...] Nous sommes Salon-de-Provence parce qu'historiquement nous avons construit une ville de commerce et d'échange. Et, le Projet Morgan c'est ça, c'est renforcer cette attractivité du centre-ville. C'est donner là où se situe notre point fort la possibilité de l'exprimer encore mieux. C'est ça l'enjeu de la place Morgan. Et, quand on y retrouve du commerce, c'est du commerce autour de petites surfaces. C'est aussi des Halles importantes qui apporteront, dans la tradition des commerces de bouche, une vraie réponse adaptée pour nos concitoyens. Et puis c'est aussi deux restaurants panoramiques qui compléteront l'offre importante de la ville mais qu'il faut régulièrement redynamiser. Puis, la place Morgan c'est aussi la culture et le loisir.”³³⁶

³³⁶ Michel Tonon, maire de la commune de Salon-de-Provence, vœux à la population, janvier 2011.

D'ailleurs, cette mutation de la valorisation de cet espace central s'exprime à travers l'abandon du projet de la médiathèque, au profit d'un centre commercial construit par le Groupe Financière Duval :

“Il n’y a plus de médiathèque. Oui, il n’y a plus de médiathèque et c’est une vraie volonté. Elle s’appuie sur des éléments de bon sens, notamment un. Un service public il est fermé le dimanche, le soir et, souvent en l’occurrence pour notre médiathèque, le lundi. Donc, ça pose un vrai problème. Si on veut dynamiser une place Morgan, le pire que l’on puisse faire c’est y mettre des services publics. Ce n’est pas que les services publics ne soient pas pertinents et, dieu sait que je suis un défenseur du service public. Mais pas là. Pas à cet endroit. Pas dans une place Morgan qui se veut active et pour laquelle on veut effectivement une vraie vie.”³³⁷



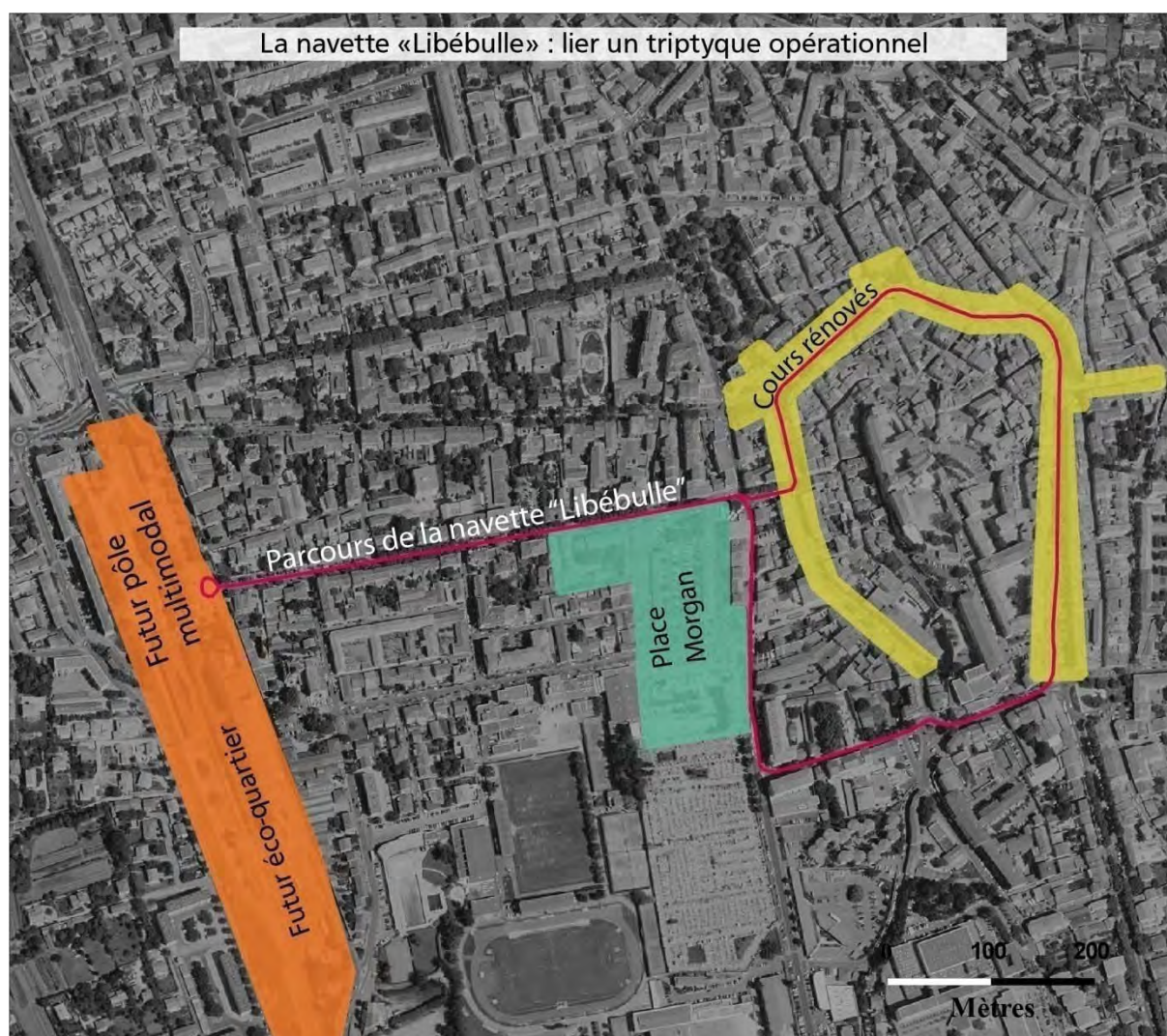
Illustration 14. La place morgan en 2012 et une vue d'artiste de ce qu'elle devrait devenir. Sources : cliché auteur et support de communication de l'équipe municipale.

Finalement, le troisième et dernier volet du triptyque opérationnel de “redynamisation” du centre-ville salonais consiste en la création d’un pôle d’échange multimodal et d’un éco-quartier. En cours de définition, cette opération située à la marge du centre-ville permettrait d’étendre celui-ci vers l’Ouest, en atténuant la coupure Est-Ouest créée par les voies ferrées et en localisant un nouveau quartier, labélisé éco-quartier, sur les friches ferroviaires appartenant à Réseau Ferré de France.

Comme l’ensemble des projets symboliques que nous étudions, la navette “Libébulle” est une commande passée par le président de l’intercommunalité, et maire de Salon-de-Provence, au service transport de l’intercommunalité. En cela, il représente une intervention directe du *politics* dans la *policies*. L’intervention autoritaire du président de la CA-AP dans la politique communautaire de transports publics, vise à soutenir la réussite du projet urbain de Salon-de-Provence. Il consiste en l’importation d’un objet standardisé du développement urbain durable

³³⁷ Michel Tonon, maire de la commune de Salon-de-Provence, vœux à la population, janvier 2011.

dans une optique de marketing urbain. C'est ainsi qu'est créée la navette de centre-ville "Libébulle". La navette est gratuite et fonctionne à l'énergie électrique. Ce projet symbolique est intéressant à double titre. D'un côté, il révèle la manière dont la politique communautaire de transports publics urbains est mise au pas par l'impératif de "redynamisation" du centre-ville. De l'autre, il permet de saisir comment le service transport de l'intercommunalité fini par s'accommoder de cette mise au pas, qu'il n'est pas en mesure de rejeter.



Carte 18. La navette "Libébulle" : lier un triptyque opérationnel.

Tout d'abord, la navette "Libébulle" est incontestablement une mise au pas de la politique communautaire par le projet de "redynamisation" du centre-ville salonais. Le tracé laisse peu de doute à ce sujet. Constitué d'une boucle de 2,4 Km, le tracé de la ligne "Libébulle" relie entre eux les différentes opérations urbaines de "redynamisation" du centre-ville (Carte 18). Du côté des techniciens, la mise en place de cette navette est d'ailleurs appréhendée comme un détournement de la politique communautaire au profit du projet urbain salonais :

“ Mais ce qu'a compris monsieur le président c'est que son projet, l'objectif est global. Il veut reconquérir son centre-ville, il veut enlever les voitures qui n'ont rien à y faire, pas les autres, celle qui n'ont rien à y faire, trouver un peu de calme et de quiétude et un meilleur partage en centre ville avec les autres modes, y compris les transports en commun [...]. Il s'est dit, je vais supprimer les places [de stationnement] à Morgan et je vais faire un parking derrière la gare. Mon projet n'ira pas au bout si je n'offre pas un service. Donc, j'utilise l'outil intercommunal au profit de ma ville, mais au profit globalement de l'intérêt qui est quand même communautaire, à savoir que la ville de Salon n'appartient pas qu'aux Salonais³³⁸. ”

Le choix d'un véhicule fonctionnant à l'énergie électrique est guidé par une volonté de faire de cette navette un outil de marketing urbain en affichant la qualité du cadre de vie salonais. L'utilisation d'un véhicule électrique sur la ligne doit renvoyer une image positive de la ville :

*“Libebulle est un minibus 100% électrique, avec une **absence totale d'émissions de gaz polluants et de gaz à effet de serre**, très peu bruyant, contribuant ainsi à la diminution des émissions sonores en centre ville.³³⁹”*

“MC : Le choix du véhicule électrique il s'est fait comment ?

C'est l'aspect écologique. On s'est dit que se serait bien que ce soit un véhicule électrique pour l'image, pour la vitrine de la ville.³⁴⁰”

Momentanément, la navette électrique provoque un conflit latent entre, d'un côté les techniciens du service transport de la CA-AP, et de l'autre le président de l'intercommunalité et maire de Salon-de-Provence. Ce conflit latent porte tout à la fois sur le tracé et l'utilisation d'un véhicule électrique. Du côté des techniciens, il se fonde sur deux doutes. Le premier porte sur l'utilité de cette navette dans l'organisation des déplacements en centre-ville. Selon certains techniciens, les utilisateurs pourraient en effet effectuer le trajet à pied pour un temps de parcours comparable. Le second, porte lui sur le choix du véhicule électrique vécu par le service transport comme une contrainte technique importante et dont les bénéfices environnementaux sont questionnés du fait de l'origine de l'électricité. Ce conflit durera

³³⁸ Entretien, technicien transport, CA-AP, Salon-de-Provence, février 2010.

³³⁹ Source : <http://www.libebus.com/index.php/libebus/se-deplacer/navette-gratuite-libebulle>, consulté le 9 Juin 2011. Mise en gras originale.

³⁴⁰ Entretien, élue de Salon-de-Provence, déléguée à l'agenda 21 et aux politiques de déplacements et de stationnement, Salon-de-Provence, juillet 2012.

seulement le temps de la mise au point du projet. Ensuite, le succès quantitatif de la navette électrique, amène le service transport à revoir son point de vue sur la navette électrique “Libébulle”. Première ligne du réseau communautaire, “Libébulle” est finalement un succès pour les services techniques. Certes, elle transporte essentiellement des passagers sur des distances restreintes, souvent inférieures à 600 mètres, et donc engage un report modal de la marche à pied vers les transports collectifs. Certes, elle sert un projet urbain de “revitalisation” du centre-ville salonais dans le cadre d’une compétition locale portant sur l’extension des espaces de chalandises des pôles urbains. Mais après tout, la navette ne circule pas à vide et c’est bien là que réside le succès pour le service transport. Elle capte un nombre important de passagers et peut participer à modifier les comportements de mobilité des habitants du territoire.

D’ailleurs, les perspectives ouvertes par le succès de ce projet symbolique sont intéressantes. À partir du moment où l’entrée des politiques de transports dans cette compétition locale permet de tirer vers le haut l’offre de transports collectifs urbains, alors, pourquoi ne pas jouer ce jeu nous dit un technicien du service transport :

“M.C : Salon est bien dans cette dynamique [d’attraction des consommateurs en centre-ville]

Tout à fait, mais toutes les communes le sont. Toutes les communes de ce type là sont dans une concurrence. On le voit à Istres au SAN. Il faut qu’on tire son épingle du jeu. Il faut que sa ville sorte du lot.

MC : Salon joue ce jeu, elle essaie d’entrer dans une catégorie de pôle ?

Tout à fait, la catégorie des 40 000 [habitants]. Martigues et Aubagne étant un peu au dessus. Elles n’arriveront pas à ce niveau là, mais Istres et Salon effectivement jouent un peu ce rôle là. Elles veulent entrer dans ce jeu là. Vitrolles aussi, mais Vitrolles est un peu plus noyée, ce n’est pas une ville historique.

MC : Cette volonté de jouer la compétition des mi-lourds, ça peut amener à dévier les politiques de déplacements vers cet objectif de compétitivité ?

Alors, je ne sais pas. Je trouverais ça plutôt pas mal que les politiques de déplacements entrent en jeu dans la compétitivité entre pôles urbains. Si ça permet d’atteindre des objectifs, que ce ne soient pas les bonnes raisons. Enfin, il n’y a pas de bonnes et de mauvaises raisons, ce ne sont pas les miennes peut être. Mais voilà, pourquoi pas. Tant mieux si la compétence transport peut entrer en compte dans le jeu

*concurrentiel que se livrent les pôles urbains et que ça s'avère bénéfique pour une nouvelle offre de transport et une nouvelle mobilité, alors, je suis d'accord. Je ne vois pas pourquoi je ne le serais pas.*³⁴¹ »

Conclusion : à Salon-de-Provence, s'affirmer à l'échelle intercommunale pour exister à l'échelle métropolitaine

À la Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence, la politique intercommunale de transports publics urbains produite depuis le début de la décennie 2000 se distingue par trois aspects qui indiquent une volonté d'affirmer la place de Salon-de-Provence et de son territoire intercommunal en tant que centralité secondaire à l'échelle de la Région Urbaine Marseillaise.

Tout d'abord, la *“politique extérieure”* de l'intercommunalité sert avant tout la cohésion interne à la Communauté d'Agglomération. La création d'une cohésion à l'échelle intercommunale passe essentiellement par un *deal* avec Berre-l'Étang quant à la conservation d'un réseau de transports collectifs urbains préexistant. Ensuite, la politique intérieure, elle aussi, sert à créer de la cohésion à l'échelle intercommunale, dans un premier temps en tout cas. Car, une fois assurée la cohésion du territoire communautaire autour de sa centralité, la politique intérieure s'oriente vers l'affirmation de la centralité Salonnaise à l'échelle de la région urbaine. La politique communautaire est alors au service de l'attractivité de la ville-centre à l'échelle métropolitaine. Le projet symbolique étudié dans ce territoire confirme cette inclination de la politique communautaire. Ce projet symbolique révèle l'objectif prioritaire qu'assigne le président de l'intercommunalité, et maire de Salon-de-Provence, à la politique communautaire de transports publics urbains : vendre la ville dans un contexte de concurrence interurbaine. La navette électrique “Libébulle” est un objet standardisé du développement durable exposé dans la *vitrine* afin d'affirmer l'attractivité du centre-ville de Salon-de-Provence.

Ces trois aspects de la politique communautaire sont convergents. Ils soulignent la volonté de l'institution communautaire de renforcer la centralité balbutiante qu'est Salon-de-Provence dans un contexte métropolitain fortement concurrentiel. L'intercommunalité valorise la qualité urbaine de cette centralité en y déployant des objets standardisés du développement urbain durable.

³⁴¹ Entretien, technicien transport, CA-AP, Salon-de-Provence, février 2010.

Conclusion : dans les territoires dorés, des politiques de transport et de déplacements pour s'affirmer dans la hiérarchie urbaine

Au terme de ce chapitre, nous pouvons constater les mécanismes identiques par lesquels ces deux politiques intercommunales de transports publics urbains partagent un objectif commun : s'affirmer dans la hiérarchie urbaine métropolitaine. Dans ces deux territoires, les trois volets des politiques intercommunales de transports publics urbains sont au service de cet enjeu. Ces deux intercommunalités pensent et construisent avant tout leurs politiques de transport et de déplacements dans l'optique de "*tenir leur rang*" face à des villes et territoires voisins perçus comme des concurrents. C'est cette compétitivité interurbaine qui anime les élus, c'est cela qui façonne les politiques intercommunales de transports et de déplacements dans nos deux territoires "*dorés*".

Dans les deux cas, la "*politique extérieure*" sert à tenir son rang vis-à-vis des collectivités voisines. À ce jeu-là, la Communauté d'agglomération du pays d'Aix, sous le leadership aixois, est en position de force. Toujours, elle négocie sa participation et impose ses conditions. Parfois, elle dédaigne ces partenaires. Salon-de-Provence est dans une situation plus délicate pour défendre les intérêts de la Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence. L'interterritorialité sert alors ici essentiellement à satisfaire les intérêts des communes du sud de l'intercommunalité. Elle sert donc la cohésion interne du territoire communautaire.

Ensuite, dans les deux cas, la politique intérieure de transports publics urbains a le même objectif, la même temporalité et la même justification. Dans un premier temps, les deux politiques intérieures garantissent la cohésion de l'ensemble intercommunal. Toutes les communes ont alors *droit au transport*. Dans un second temps, l'impératif du rayonnement et de l'attractivité de la ville-centre prend le dessus. Cela réoriente la politique communautaire. *In fine*, c'est bien la ville-centre qui est le territoire privilégié de ces deux politiques intérieures. Finalement, les discours par lesquels est justifié et légitimé cet investissement à l'égard de la ville-centre sont similaires. Dans les deux cas, il s'agit de renforcer la centralité métropolitaine de la ville-centre à travers la valorisation de sa qualité de vie. Cela signifie moins de voiture en surface dans les espaces centraux et patrimoniaux. Tout en éludant l'automobile et son système, les discours tenus par les acteurs de ces politiques mettent l'accent sur les effets des transports publics urbains quant au "report modal". Cette rhétorique de l'effet justifie l'amélioration constante du service offert par le réseau afin que ce

dernier soit compétitif, qu'il concurrence la voiture sur le *marché des déplacements*. Sous contrainte d'efficacité économique, enclencher cette dynamique de report modal devient alors spatialement sélectif. Les investissements communautaires s'orientent vers les espaces denses où les trafics sont plus importants et où la rentabilité est plus élevée³⁴². L'efficience du "report modal" est la raison par laquelle se justifie l'élaboration de réseaux à deux voire plusieurs vitesses dans ces intercommunalités.

Finalement, dans les deux cas, les projets emblématiques de l'intervention du politique dans la politique représentent des objets standardisés du développement urbain durable, exposés dans la vitrine de la ville-centre afin d'en redorer l'image, l'attractivité. Dans les deux cas, les édiles se mobilisent autour d'objets de marketing urbain. C'est à travers cette focale que les présidents de ces intercommunalités et maires de ville-centre cadrent les politiques de transports publics urbains. Ces navettes électriques donnent le ton, mais représentent-elles encore une politique de transport public ? N'est-on pas, là, face à des "petits trains touristiques" déployés pour attirer le chaland, pour le convier à se promener et consommer dans les centre-villes commerçants ?

Qu'en est-il des politiques intercommunales de transports publics urbains élaborées dans les territoires "rouillés" ? Dans les territoires à l'histoire industrielle et ouvrière, observe-t-on une même imbrication des trois dimensions étudiées ? Si oui, les objectifs soutenus par ces gouvernements intercommunaux sont-ils identiques à ceux des territoires étudiés dans ce chapitre ?

³⁴² Sur le lien entre rentabilité et trafic, d'une part, et entre trafic et accessibilité d'autre part, voir Bonnaïfous Alain, Masson Sophie, 2003, "Évaluation des politiques de transports et équité spatiale", *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n°4, p. 550 – 556.

Desservir le “bout du monde” pour transporter un public contraint, quand la solidarité envers les périphéries domine la scène communautaire

Introduction

Dans la première partie de ce travail, nous avons opposé des territoires à l’histoire bourgeoise et des territoires à l’histoire industrielle et ouvrière. Afin de pouvoir confirmer ou infirmer l’hypothèse centrale de ce travail, à savoir que les spécificités sociales et économiques des territoires jouent sur l’objectif prioritaire des politiques de transport et de déplacements, il nous faut savoir si les politiques intercommunales de transports publics urbains de ces deux territoires, que l’on a qualifié de “*rouillés*”, partagent un ensemble de points communs.

Ces politiques communautaires se ressemblent-elles sur le fond ? Ces politiques partagent-elles des objectifs prioritaires identiques, les fonctions qui leur sont assignées sont-elles comparables ? Les “*politiques extérieures*” de ces intercommunalités sont-elles convergentes ? Les politiques intérieures témoignent-elles d’un même registre dominant de la solidarité communautaire en matière de distribution spatiale de la desserte ? Les projets symboliques portés par les présidents des intercommunalités renvoient-ils à un cadrage identique des politiques de transport et de déplacements ? Finalement, ces politiques communautaires s’opposent-elles, points par points, aux politiques intercommunales de transport et de déplacements observées dans les territoires à l’histoire bourgeoise ?

En produisant deux monographies détaillées des politiques intercommunales de transports publics urbains produites par les territoires “*rouillés*” depuis les années 2000, ce chapitre vise à apporter des éléments de réponses aux questions précédentes. Trouver des points de convergence et de divergence dans ces politiques communautaires afin de les opposer à celles qui sont façonnées par les territoires “*dorés*” nécessite de détailler leurs *politiques extérieures*, leurs politiques intérieures et les projets symboliques de chacune des politiques intercommunales construites dans les territoires “*rouillés*”. C’est là le dessein de ce chapitre.

Dans un premier temps, nous nous intéressons à la politique de transports publics urbains produite par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile (6.1.). Dans un second temps, nous nous intéressons à celle mise en œuvre par le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence (6.2.).

6.1. Aubagne : proposer une politique de transports publics alternative

À Aubagne, l'intercommunalité revendique sa volonté de réactualiser la dimension sociale de sa politique communautaire de transports publics. La *“politique extérieure”* de l'intercommunalité en matière de transports publics est essentiellement dictée par l'évolution historique de la structure urbaine et institutionnelle dans la vallée de l'Huveaune (6.1.1.). La structuration du réseau intercommunal de transports publics urbains témoigne de la domination du registre de la solidarité intercommunale envers les périphéries (6.1.2.). Finalement, la nature de la politisation de cette politique communautaire est perceptible dans le projet symbolique étudié, la gratuité des transports publics (6.1.3.).

6.1.1. Une stratégie interterritoriale dictée par la proximité de Marseille

La vallée de l'Huveaune est un couloir le long duquel s'est étendu le tissu industriel et urbain marseillais dès la fin du XIX^e siècle. Dès le début des années 1950, cet espace est une banlieue de Marseille desservie par un ensemble dense d'axes de communications : la voie ferrée reliant Marseille à Aubagne d'une part, et les lignes de tramway n°39 et 40 reliant elles aussi Marseille à Aubagne tout en réalisant une desserte fine de l'ensemble de la basse vallée de l'Huveaune d'autre part³⁴³. Ces liens entre Marseille et la vallée de l'Huveaune sont toujours très présents et s'observent à travers la polarisation vers Marseille des navettes domicile-travail des habitants du territoire de la CAPAE³⁴⁴. Dès la décennie 1990, cette structure des déplacements induit un cadrage métropolitain de l'organisation des transports et des déplacements sur le territoire d'Aubagne, et plus largement sur celui du Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne (SITCA).

La fin de la décennie 1990 est celle d'un ensemble d'actions issues de ce cadrage métropolitain des problématiques de transports et de déplacements sur le territoire du SITCA. Tout d'abord, au cours de l'année 1998, c'est à Aubagne qu'est construit le premier pôle

³⁴³ Roncayolo Marcel, 1952, “Évolution de la banlieue marseillaise dans la basse vallée de l'Huveaune” *art. cit.* p. 347.

³⁴⁴ Voir première partie de ce travail, chapitre 3, Tableau 9, p. 108.

d'échange multimodal situé dans la périphérie de la région urbaine. Regroupant gare ferroviaire, gare routière interurbaine, gare routière urbaine et parcs de stationnement, la création de ce pôle multimodal fait suite aux préconisations issues du Plan de Déplacements Urbains. Réalisé par la commune d'Aubagne en 1994, ce PDU vise à intégrer Aubagne au Réseau Express Métropolitain, sorte de RER marseillais n'ayant finalement jamais vu le jour. Ensuite, au cours de l'année 1999, et en partenariat avec la Direction Départementale de l'Équipement, est initié un projet de voie réservée aux véhicules à occupation multiple sur l'autoroute A50 reliant Marseille à Aubagne pour promouvoir le covoiturage et limiter la congestion routière sur la liaison Aubagne – Marseille.

“Vous avez presque égalité entre les gens d'Aubagne qui travaillent à Marseille et les gens de Marseille qui viennent travailler à Aubagne. Ce qui fait que l'autoroute est saturée à huit heures du matin, neuf heures du matin. On a tenté il y a quelques années avec le patron de la DDE, qui est maintenant directeur des transports et des ports au Conseil Général, de lancer la fameuse voie réservée sur l'autoroute. On s'est fait flinguer, ça n'a pas marché.”³⁴⁵

Aujourd'hui encore, cette perception d'un territoire communautaire inséré dans un ensemble métropolitain structure les grands projets d'infrastructures développés par la CAPAE. Qu'il s'agisse du tramway d'Aubagne ou encore de la création du tram-train dans la haute vallée de l'Huveaune par la réhabilitation de la voie ferrée de la Valdonne, ces infrastructures du réseau de transport de la CAPAE sont développées dans une optique d'extension de leur tracé à destination des territoires environnants. Pour des raisons qui tiennent à la fois à une organisation du réseau de transport hérité du SITCA et à l'organisation urbaine singulière de cet ensemble, le réseau de transports collectifs de la CAPAE se déploie pour partie à l'extérieur de son territoire. Ainsi Gémenos, commune anciennement adhérente au Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne, et les noyaux villageois des Camoins et de la Treille, situés sur la commune de Marseille, sont desservis par le réseau de transport collectif de la CAPAE.

On le verra aussi par la suite, quand nous étudierons le projet symbolique de cette intercommunalité, la CAPAE se singularise vis-à-vis de ses partenaires en mettant la question de la tarification sur la table de la coopération métropolitaine en matière de transports publics. En faisant cela, la CAPAE bouscule ses partenaires.

³⁴⁵ Entretien, élu Aubagnais délégué au transport, à la circulation et à la sécurité des déplacements, Conseiller Communautaire de la CAPAE, Aubagne, décembre 2011

6.1.2. Des périphéries considérées dans un réseau centralisé

Comme nous l'avons signalé dans la première partie de ce travail, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile est un territoire où les déplacements domicile-travail des habitants qui y résident sont polarisés vers Marseille. Aubagne n'est que le second pôle vers lequel se dirigent les habitants du territoire. Cette spécificité amène l'intercommunalité à proposer un service de transports publics urbains centralisé autour d'Aubagne et de son pôle multimodal afin de faciliter les déplacements des habitants du territoire à destination de Marseille.

Préalablement à la construction de la CAPAE, l'organisation du réseau de transport par le Syndicat Intercommunal de Transport du Canton d'Aubagne (SITCA) faisait elle aussi d'Aubagne et de son pôle d'échange le point nodal d'un réseau de transports publics en étoile. Cette organisation du réseau ne procède donc pas seulement d'un simple partage des charges de centralité à l'échelle intercommunale, elle s'inscrit dans une vision multiscalaire du territoire communautaire prenant en compte les liens forts qui l'unissent à Marseille. Au-delà de cette appréhension multiscalaire du territoire qui caractérise la politique de déplacement engagée par la CAPAE, cette intercommunalité se distingue par l'importance du registre de la solidarité communautaire envers les territoires périphériques.

A priori, les anciennes communes du SITCA semblent avoir payé cette solidarité du point de vue des territoires de la desserte en Transport Publics Urbains (Carte 19). C'est en effet, sur les communes d'Auriol, Roquevaire et Saint Zacharie que l'on observe le plus de territoires desservis en 2000 et non desservis en 2011, les carrés jaunes de la Carte 19. Néanmoins, dans ces trois communes la diminution des territoires desservis s'explique essentiellement par une modification du statut de quelques dessertes locales. Dans ces communes, quelques lignes à vocation scolaire mais anciennement intégrées au réseau urbain, sont désormais remplacées par des dessertes exclusivement scolaires que notre méthode de spatialisation de la desserte ne prend pas en compte. Ainsi, sur ce territoire ce sont bien le registre de la solidarité envers les périphéries qui domine la politique communautaire. D'ailleurs, on retrouve ici les deux volets de cette solidarité envers les périphéries.

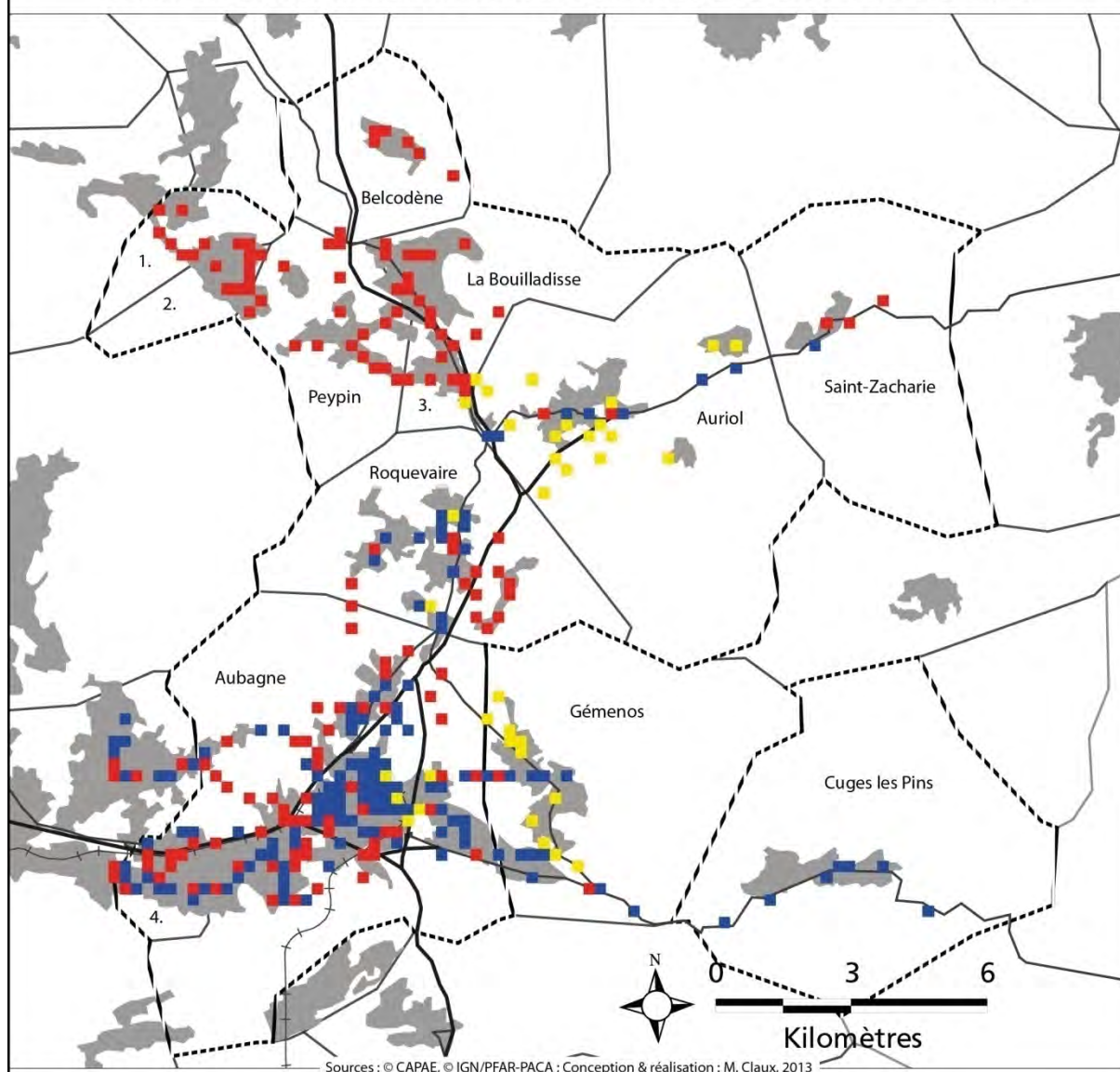
Le pôle multimodal d'Aubagne comme point de rabattement, créer des lignes fortes à destination des périphéries

Le premier volet de cette solidarité communautaire s'exprime à travers la création d'un ensemble de "lignes fortes" entre le pôle d'échange d'Aubagne et les communes périphériques. Ces "lignes fortes" ont explicitement vocation à offrir aux habitants des communes périphériques une alternative à l'automobile dans leurs déplacements vers Aubagne dans un premier temps et vers Marseille dans un second temps. Il importe alors à l'intercommunalité d'équiper ces territoires périphériques d'une desserte relativement performante en transports publics urbains. Cet objectif passe par une diminution des temps de parcours entre ces communes et le pôle d'échanges d'Aubagne.

La première ligne forte élaborée est celle à destination de Saint-Zacharie, commune située en bout de ligne au nord-est du territoire communautaire. Afin d'offrir un service direct et rapide entre Saint-Zacharie et le pôle d'échange d'Aubagne, la ligne 8 reliant les communes de Saint Zacharie, Auriol, Roquevaire au pôle d'échange d'Aubagne est doublée par la ligne 9 au début de la décennie 2000. En matinée et en soirée, cette ligne 9 effectue une liaison directe entre la commune de Saint-Zacharie et le pôle d'échange d'Aubagne par l'autoroute. Elle est cadencée à la demi-heure. Le dédoublement de cette ligne permet de supprimer les arrêts intermédiaires pour les déplacements domicile-travail entre Saint-Zacharie et le pôle d'échange d'Aubagne, le gain de temps sur l'ensemble du parcours est de 6 minutes. Le temps nécessaire à la réalisation de ce trajet passe de 34 minutes à 28 minutes.

Ensuite, l'extension du périmètre des transports urbains aux communes de l'ancienne CC de l'Étoile entraîne la création d'un second axe fort entre le nord de l'intercommunalité et le pôle d'échange d'Aubagne. Cette ligne, la ligne 5, relie la commune de la Bouilladisse au pôle d'échange d'Aubagne. Lors de sa création, le choix est fait de cadencer cette ligne au vingt minutes en heures de pointes et d'emprunter l'autoroute A52 sur la quasi-totalité du parcours. Ce choix fait que le temps de parcours entre les communes de l'ancienne CC de l'Étoile et le pôle d'échange d'Aubagne est réduit. Il faut 18 minutes pour réaliser le trajet.

CAPAE : Évolution des territoires de la desserte entre 2000 et 2011



Évolution des territoires de la desserte en Transports Publics

- Territoires desservis depuis 2000
- Territoires desservis en 2000 et non desservis en 2011
- Territoires desservis à partir de la décennie 2000

- Limites de la CAPAE
- Limites communales
- Tâche urbaine
- Autoroutes
- Routes principales
- Voies ferrées

- 1. Saint-Savournin
- 2. Cadolive

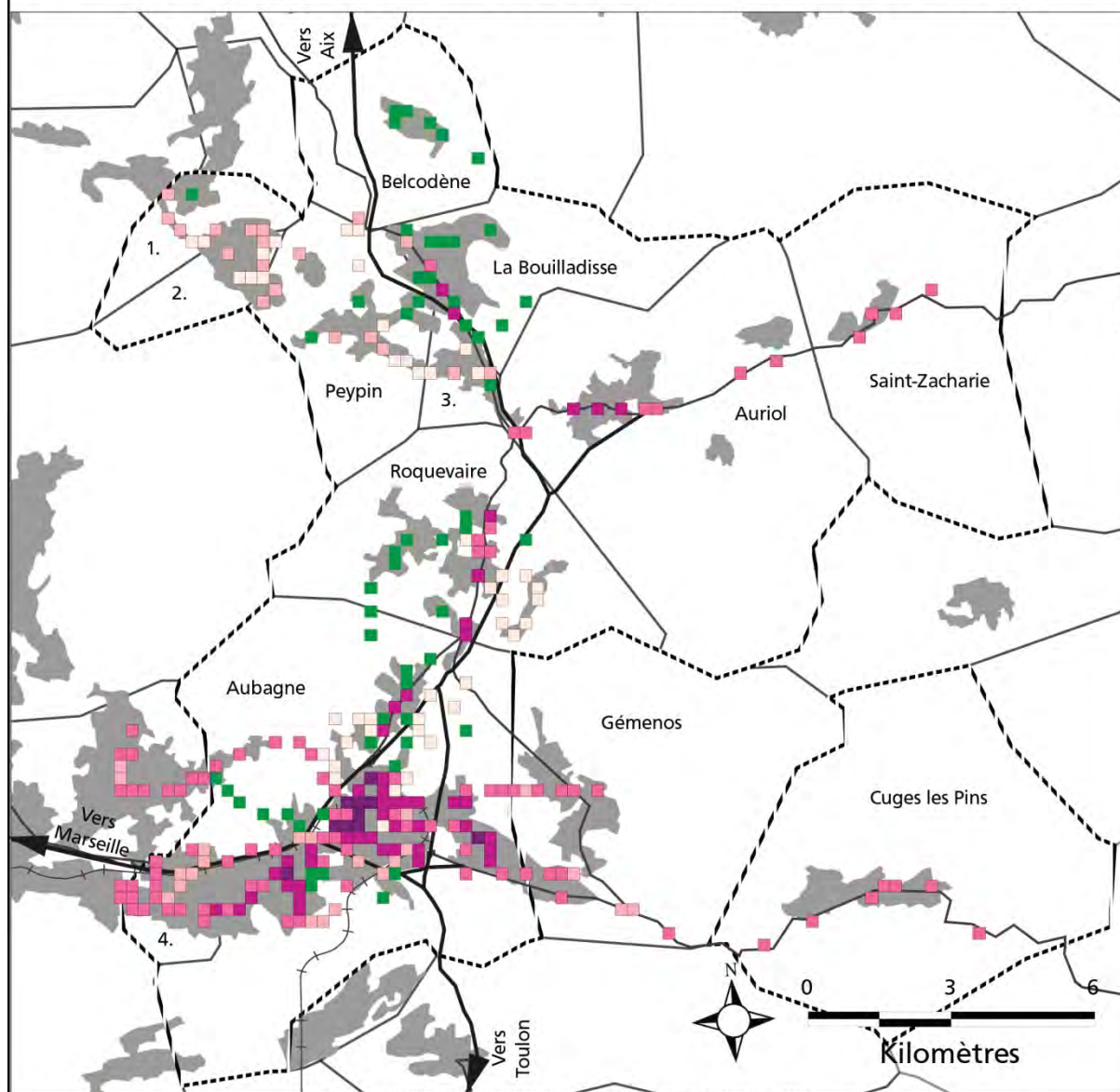
- 3. La Destrousse
- 4. La Penne-sur-Huveaune

Répartition spatiale des mailles desservies en transports publics

| | Aubagne | SITCA sans Aubagne et Gémenos | CC de l'Étoile | Hors PTU |
|---------------------------------------|---------|-------------------------------|----------------|----------|
| ■ | 57,5 % | 27,6 % | - | 14,9 % |
| ■ | 16,7 % | 50 % | 5,6 % | 27,8 % |
| ■ | 35,3 % | 19 % | 41,2 % | 4,6 % |

Carte 19. CAPAE : Évolution des territoires de la desserte entre 2000 et 2011.

CAPAE : qualité de la desserte en transports publics urbains, 2011.



Sources : © CAPAE, © IGN/PFAR-PACA ; Conception & réalisation : M. Claux, 2013

Qualité de la desserte en Transports Publics

| | | |
|---|--|-------|
| ■ | Passage toutes les 1 min. 30 à 5 min. | (10) |
| ■ | Passage toutes les 5 min. à 15 min. | (46) |
| ■ | Passage toutes les 15 min. à 46 min. | (90) |
| ■ | Passage toutes les 46 min. à 2h 26 min. | (41) |
| ■ | Passage toutes les 2h 26 min. à 2 fois par jour. | (44) |
| ■ | Territoires desservis par un service de Transport à la Demande | (107) |

| | |
|-----|-----------------------|
| --- | Limites de la CAPAE |
| --- | Limites communales |
| ■ | Tâche urbaine |
| — | Autoroutes |
| — | Routes principales |
| + + | Voies ferrées |
| 1. | Saint-Savournin |
| 2. | Cadolive |
| 3. | La Destrousse |
| 4. | La Penne-sur-Huveaune |

Répartition spatiale de la qualité de la desserte en transports publics

| | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | Sous total | ■ | Total | Population desservie |
|-----------|-------|--------|--------|--------|--------|------------|--------|--------|----------------------|
| Aubagne | 100 % | 78,3 % | 37,8 % | 29,3 % | 28,6 % | 47,2% | 21,3 % | 38,9 % | 83 % |
| SITCA | - | 17,4 % | 37,8% | 9,8 % | 22,7 % | 24,2 % | 19,4 % | 22,7 % | 49 % |
| CC Étoile | - | 4,3% | 1,1 % | 46,3 % | 38,6 % | 16,9 % | 58,3 % | 30,1 % | 63 % |
| Hors PTU | - | - | 23,3 % | 14,6 % | - | 11,7 % | 0,9 % | 8,3 % | - |

Carte 20. CAPAE : Distribution spatiale de la desserte en transports publics, 2011.

Intégrer la CC Lou Païs dou Merlançou au réseau, déployer un service public sur l'ensemble du territoire communautaire

La mise en place de ces “axes forts” n’explique qu’une portion congrue de l’extension spatiale de la desserte à destination de l’ancienne CC de l’Étoile, où se localisent plus de 40 % des territoires nouvellement desservis à partir de la décennie 2000, alors que ces communes représentent 20 % de la population intercommunale (Carte 19).

L’explication majeure de cette couverture spatiale accrue au nord du territoire intercommunal est le résultat d’une innovation de service : la mise en place d’un service de transport à la demande. Initialement, il s’agit d’un service de TAD sectorisé de type semi-polarisé d’arrêt à arrêt³⁴⁶. Finalement, les difficultés récurrentes que connaît ce service de TAD poussent l’intercommunalité à proposer une partie de ce service sous la forme d’un TAD à ligne fixe déclenchée à la demande³⁴⁷. Ces services de TAD zonaux situés au nord du territoire communautaire ont une double vocation. D’une part, ils servent à rabattre les flux vers l’arrêt La Bouilladisse Gare, point nodal du réseau de transports publics au nord du territoire communautaire, point de départ et d’arrivée de la ligne 5 à destination du pôle d’échange d’Aubagne. Autrement dit, une fonction de ces TAD est d’assurer la continuité du réseau vers Aubagne et Marseille. D’autre part, ils permettent aux habitants de se déplacer, à partir de n’importe quel point d’arrêt, vers une sélection de points d’arrêts à l’intérieur de la zone. Leur seconde fonction est donc de permettre des déplacements au sein même des différentes communes qui composent l’ancienne Communauté de Communes.

³⁴⁶ Castex Élodie, 2007, *Le Transport à la Demande en France...*, op. cit., p. 58 – 62.

³⁴⁷ *Ibid.* p.62. Dans notre méthodologie, ce type de TAD est assimilé à une ligne classique de TC puisqu’il existe une fiche horaire.

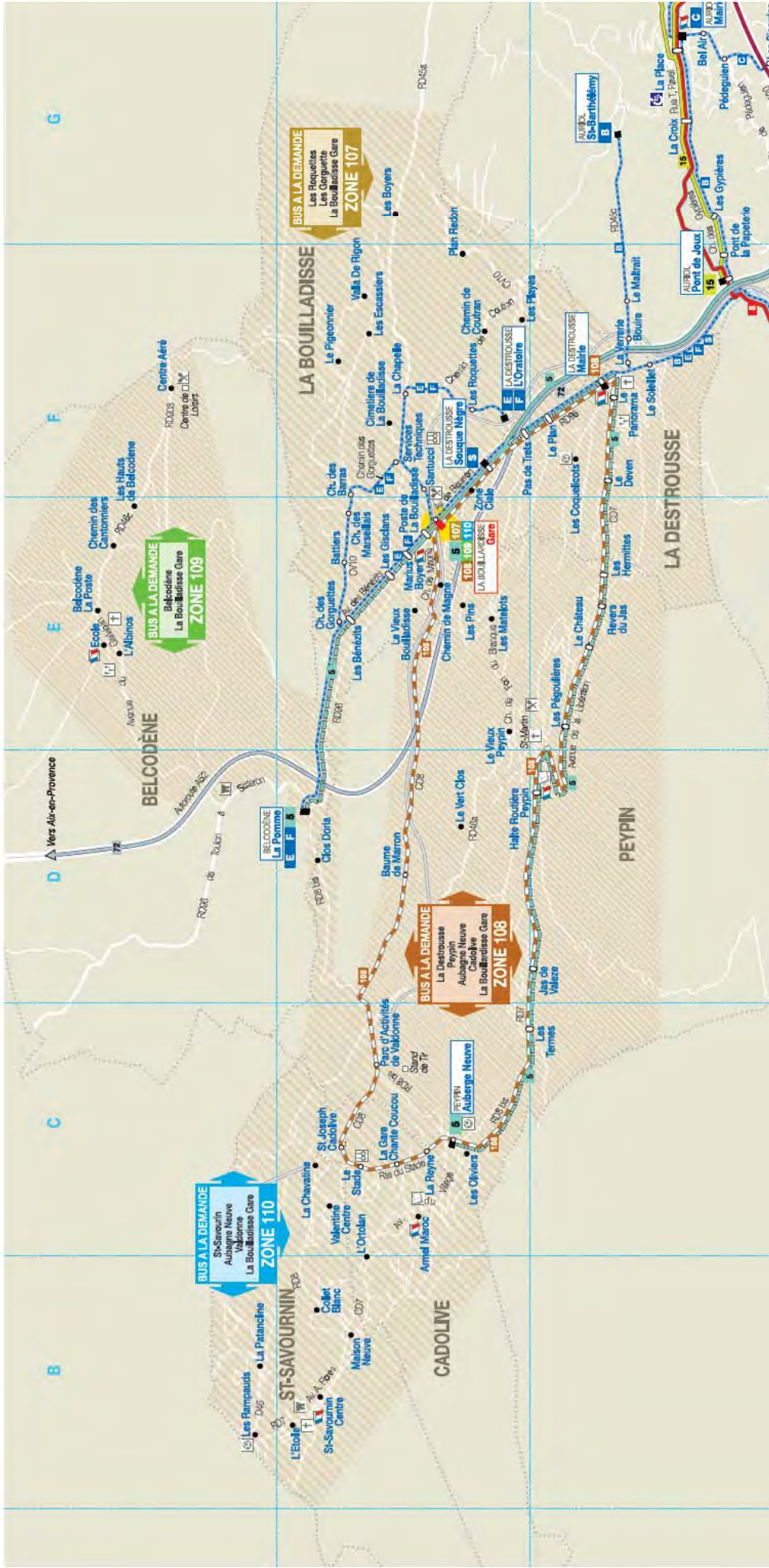


Figure 8 : Plan du réseau de transports publics au nord de la CAPAE.

À la CAPAE, la réalisation de services de Transports À la Demande (il en existe 10 secteurs répartis sur l'ensemble du territoire communautaire) est le fruit d'une logique de développement et de maintien d'un service public de transport sur l'ensemble du territoire communautaire pour des raisons de solidarité envers les territoires périphériques. À l'origine de la création de ce service, il y a la volonté de proposer un schéma de desserte aux communes périphériques de l'ancienne CC du pays de l'Étoile où une desserte classique en transport en commun est considérée comme peu pertinente mais où l'intercommunalité souhaite tout de même proposer un service public de transport. Pour cette raison, la solution Transport à la Demande s'est imposée :

“ Au départ, il y avait le SITCA. [...] Le SITCA regroupait déjà quelques communes [du nord de l'intercommunalité], donc il y avait le réseau. Par contre pour les communes type la Bouilladisse, Destrousse, Belcodène, Cadolive, Saint-Savournin il n'y avait pas grand-chose. [...] Quand ces communes ont intégré la CAPAE, il fallait proposer un vrai schéma de desserte à l'échelle de l'ensemble du territoire. On a donc mis la ligne 5 comme ligne forte et ensuite les secteurs [de TAD]. [...] Bon, après on peut se poser des questions puisque l'on a mis des TAD sur certaines communes (Cadolive, Saint Savournin, Belcodène...) mais c'est plus vraiment du transport en commun. À chaque fois il y a une personne dans le TAD. Donc ce n'est pas un système très efficace en matière de transport. Après, en terme politique, on a un service public qui est présent partout. Et ça, c'est un objectif politique de ne pas laisser un territoire sans desserte. Et, ça a une vertu sociale. C'est-à-dire que les papis et mamies qui sont coincés dans ces villages et qui ne peuvent pas se rendre chez le coiffeur, chez le docteur, faire leurs courses etc. Ces personnes-là elles ont le TAD. Après elles se déplacent toutes seules, donc ce n'est plus du transport en commun sur ces villages-là. C'est compliqué sur ces villages-là d'organiser un vrai transport en commun. Mais cette technique-là [le TAD] permet de faire du social, on a un système social.³⁴⁸”

Ensuite, la création de ce service offre l'opportunité de maintenir ou recréer d'anciennes lignes conventionnelles de transports publics urbains du SITCA situées en dehors de la tâche urbaine d'Aubagne et peu fréquentées. Initialement, ces lignes avaient été supprimées, mais elles réapparaissent peu de temps après leur suppression sous la forme de Transport à la Demande :

³⁴⁸ Entretien, directrice du service Transport et Déplacements de la CAPAE, Aubagne, Avril 2012.

“On avait supprimé les lignes régulières parce qu’il y avait des lignes sur lesquelles il y avait des fréquences à la demi-heure donc on avait des bus qui montaient et descendaient vides dans certains secteurs. Donc, le TAD correspondait mieux à ces secteurs. Il permettait d’avoir un bus plus petit et de ne pas voir des bus vides³⁴⁹.”

Le développement de ce service de Transport à la Demande à destination des périphéries explique en grande partie l’équilibre spatial de la desserte en transport public sur le territoire de la CAPAE (Carte 19). Le développement des axes forts explique, quant à lui, l’équilibre spatial de la qualité de la desserte en transports collectifs sur le territoire communautaire (Carte 20). Ces deux éléments font du réseau de transports publics de la Communauté d’Agglomération du Pays d’Aubagne et de l’Étoile un réseau centralisé dans lequel les périphéries sont considérées.

6.1.3. Le symbole de la gratuité : politisation des enjeux sociaux de T&D à Aubagne

La mise en place de la gratuité des transports publics sur le territoire d’Aubagne, telle qu’elle est contée par Magali Giovannangeli, présidente de la CAPAE, et Jean-Louis Sagot-Duvaurox dans leur ouvrage *“Voyageurs sans ticket. Liberté, égalité gratuité : une expérience sociale à Aubagne³⁵⁰”*, est une entreprise politique en faveur d’alternatives face à l’omniprésence de l’échange marchand dans la vie quotidienne. Cette entreprise politique, dont la portée dépasse le seul secteur des transports publics, est présentée comme une troisième voie :

“Deux pôles. Deux orientations politiques.

1 – Avec plus ou moins de vigueur et de radicalité, la pensée de gauche s’efforce d’imposer des règles « sociales » au système marchand pour en atténuer la violence. Elle s’appuie pour ça sur les pouvoirs publics et l’administration, censés représenter l’intérêt général et le protéger contre les intérêts privés. Ce qu’on appelle la « régulation ».

2 – La pensée de droite, de son côté, pense que le marché est « autorégulateur », qu’il assure la meilleure des répartitions possibles et elle tente de mettre en œuvre la « dérégulation ».

³⁴⁹ Entretien, élu Aubagnais délégué au transport, à la circulation et à la sécurité des déplacements, Conseiller Communautaire de la CAPAE, Aubagne, décembre 2011.

³⁵⁰ Giovannangeli Magali, Sagot-Duvaurox Jean-Louis, 2012, *Voyageurs sans ticket. Liberté, égalité, gratuité : une expérience sociale à Aubagne*, Vauvert : Au diable Vauvert.

La gratuité n'entre pas dans ces catégories. Ni l'une, ni l'autre. Elle ne se soumet pas aux rapports marchands. Elle ne les régule pas non plus. Elle les dépasse. Si l'utilisateur n'a plus besoin de payer pour voyager, s'il peut voyager autant qu'il veut et sans ticket, la « loi d'airain » du marché n'est pas simplement corrigée, elle est abolie.³⁵¹ »

Ce qui nous intéresse dans ce projet symbolique c'est tout d'abord son émergence lors des élections municipales, car cela marque une politisation de l'arène intercommunale. Ensuite, ce sont les objectifs qui ont prévalu dans cette mesure et leur évaluation qui nous intéressent. Finalement, c'est la volonté des édiles de s'appuyer sur la gratuité pour promouvoir une identité collective communautaire qui retient notre attention.

La gratuité des transports publics émerge lors de la campagne électorale pour les municipales à Aubagne

La gratuité des transports publics sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne est une thématique intercommunale qui émerge en 2008 lors de la campagne électorale pour les élections municipales. Cette saillance des enjeux intercommunaux dans les campagnes municipales n'est pas encore la règle, même si elle va croissant³⁵². Lors de cette campagne, l'équipe municipale sortante "*part en ville*" à la rencontre de la population. À l'issue de ces multiples rencontres et réunions, l'équipe municipale fait le constat que les préoccupations de la population aubagnaise relèvent de trois thèmes : le logement, le pouvoir d'achat et le transport. Les attentes fortes de la population aubagnaise en matière de transports publics retiennent particulièrement l'attention de l'équipe municipale en ce qu'il s'agit d'un thème jusque-là faiblement mobilisateur et sur lequel l'équipe municipale ne s'est pas appesantie lors des précédentes élections. À partir de là, la thématique des transports va devenir centrale lors de la campagne électorale aubagnaise et le programme de l'équipe sortante va intégrer deux nouvelles mesures phares, la gratuité des transports publics et la réalisation du tramway, qui vont faire du transport une thématique centrale du mandat à venir. En avril 2008, l'équipe sortante est réélue, le président de l'intercommunalité est lui aussi réélu. La mesure qui n'avait pas été relayée par les autres maires de l'intercommunalité durant leur campagne électorale respective est rapidement acceptée par l'ensemble des maires de l'intercommunalité :

³⁵¹ *Ibid.*, p. 21.

³⁵² Voir notamment, Le Saout Remy (ss la dir.), 2010, *L'intercommunalité en campagne*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes.

“Il y a eu des discussions entre les maires des 12 communes sur cette question-là et ça a très vite fait l’unanimité. Il y a eu assez peu de discussion puisque quelque part pour les communes, c’était quoi l’impact ? La gratuité c’est bien pour les usagers. La commune ne paye pas plus cher. L’autre débat, c’est qui paye. C’est le versement transport, donc ce sont les entreprises qui payent plus. Or, il y a une grande majorité de communes qui de toute manière n’a pas d’entreprise de plus de 9 salariés [sur lesquelles est prélevé le VT]. Donc pour ces villages-là, c’était tout bénéfice pour eux : ils n’avaient pas les coté négatifs, et pour les usagers, ils ont la gratuité. Il n’y a pas eu beaucoup de débat. Après, les autres maires qui avaient des entreprises de plus de 9 salariés, globalement c’est quand même Aubagne, Auriol et La Penne, ils ont été vite convaincus par l’idée parce qu’en termes de fréquentation, aucune mesure ne permet d’atteindre des résultats comme ça. Donc, les maires ont très vite suivi ça et continuent à suivre. Il n’y a aucun mouvement anti-gratuité qui émerge. Même l’opposition n’a pas été très virulente sur la gratuité des transports, ils ont soulevé quelques problèmes de mise en œuvre, mais une fois que ça a été fait, je n’ai plus jamais rien entendu sur la gratuité.”³⁵³

Ensuite, la mise en place de la gratuité va mobiliser les services techniques intercommunaux, les élus et le délégataire de service public pendant une année. La promesse de campagne est de mettre en œuvre cette gratuité des transports publics en une année. Elle sera tenue. Le 15 mai 2009 les transports publics de la CAPAE deviennent gratuits. Deux objectifs majeurs façonnent cette mesure. Le premier est social, le second renvoie à l’affirmation de l’identité communautaire à l’échelle métropolitaine.

La gratuité des transports publics : une mesure sociale envers les jeunes habitants des périphéries

La mise en place de la gratuité doit permettre aux usagers de ne plus s’acquitter du prix de leurs trajets en transports publics, ce qui automatiquement améliore leur pouvoir d’achat³⁵⁴. Initialement donc, le volet social de la gratuité est simple, voire simpliste. Pour certains, ce volet social aurait même des effets contre intuitifs et n’atténuerait en aucun cas les inégalités sociales dans le sens où toute la population bénéficie de la mesure, nantis et classes populaires, alors que la tarification sociale du réseau permet justement de cibler une population paupérisée afin de lui faire bénéficier de la gratuité ou de la quasi-gratuité.

³⁵³ Entretien, directrice des transports et déplacements, CAPAE, Aubagne, Avril 2012.

³⁵⁴ La mesure est mise en œuvre en mai 2009, soit deux ans après l’élection présidentielle de 2007 durant laquelle la thématique du pouvoir d’achat des français a occupé le devant de la scène. Le pouvoir d’achat est alors un thème de communication récurrent et porteur.

Cet argument est rejeté par la classe politique aubagnaise qui, si elle présente cette mesure comme une amélioration du pouvoir d'achat, a un argumentaire poussé et voit dans la gratuité un moyen permettant d'opérationnaliser localement la notion de droit au transport :

“Pour [les élus] la gratuité des transports c’est un droit au transport. Tout le monde a le droit de se déplacer, donc ça doit être gratuit. Il y a aussi cette notion-là qu’ils ont à l’esprit. Pour les élus, il y a aussi ça qui joue, ce n’est pas qu’une histoire de flux.”³⁵⁵

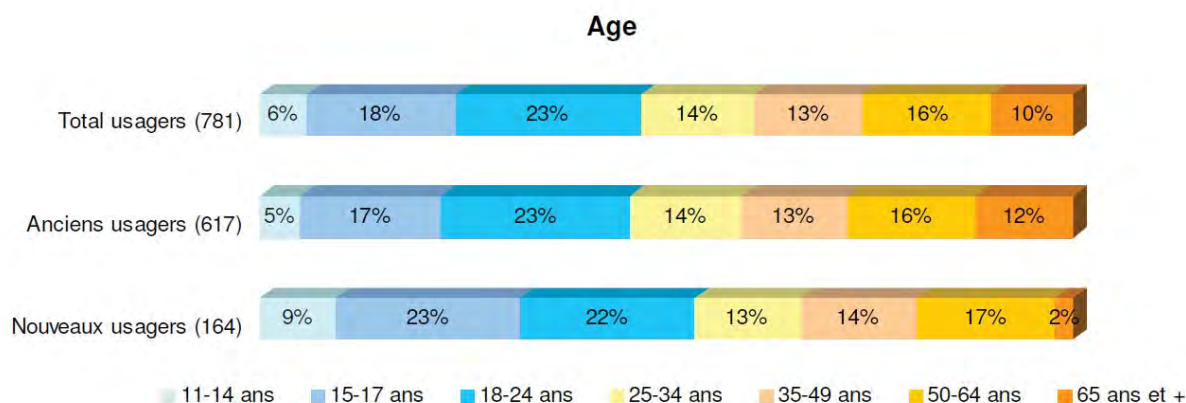
Un an après qu'elle soit mise en place, l'intercommunalité engage un ensemble d'évaluations de la gratuité des transports publics. L'intérêt de ces évaluations réside dans la quantification et la qualification des nouveaux usagers des transports publics et des pratiques nouvelles qui émergent suite à la mise en place de la gratuité. Les résultats de ces évaluations abondent dans le sens de l'objectif initial de la mesure : opérationnaliser localement le droit au transport. Bien qu'il soit délicat de cerner directement les effets spécifiques de la gratuité de ceux qui sont liés à l'amélioration du réseau de transports, l'évaluation indique qu'en une année il y a eu une création de mobilité. Autrement dit, cette mesure a révélé des besoins de mobilités jusque-là non déclarés. Cette création de mobilité touche tout à la fois les anciens usagers des transports publics, qui les utilisent plus fréquemment et pour de nouveaux motifs (loisir principalement)³⁵⁶, et de nouveaux usagers qui n'utilisaient pas les transports publics avant la mesure³⁵⁷. Ces évaluations mettent en avant deux spécificités quant à cette création de mobilité.

D'une part, cette création de mobilité est en grande partie le fait de déplacements réalisés par les jeunes. À titre d'exemple, les nouveaux usagers des transports publics, depuis la mise en place de la gratuité, sont principalement des jeunes de moins de 24 ans. Ils représentent 54 % des nouveaux usagers des transports publics alors qu'ils représentent 45 % des anciens usagers. Les jeunes de moins de 18 ans représentent 32 % des nouveaux usagers alors qu'ils représentent 22 % des anciens usagers (Graphique 17). Ce sont donc essentiellement des jeunes faiblement autonomes dans leurs mobilités qui utilisent les transports publics depuis qu'ils sont gratuits.

³⁵⁵ Entretien, directrice des transports et déplacements, CAPAE, Aubagne, Avril 2012

³⁵⁶ 52 % des “anciens usagers” déclarent se déplacer davantage depuis la gratuité.

³⁵⁷ Ces “nouveaux usagers” représentent 20 % des usagers sondés en 2010.

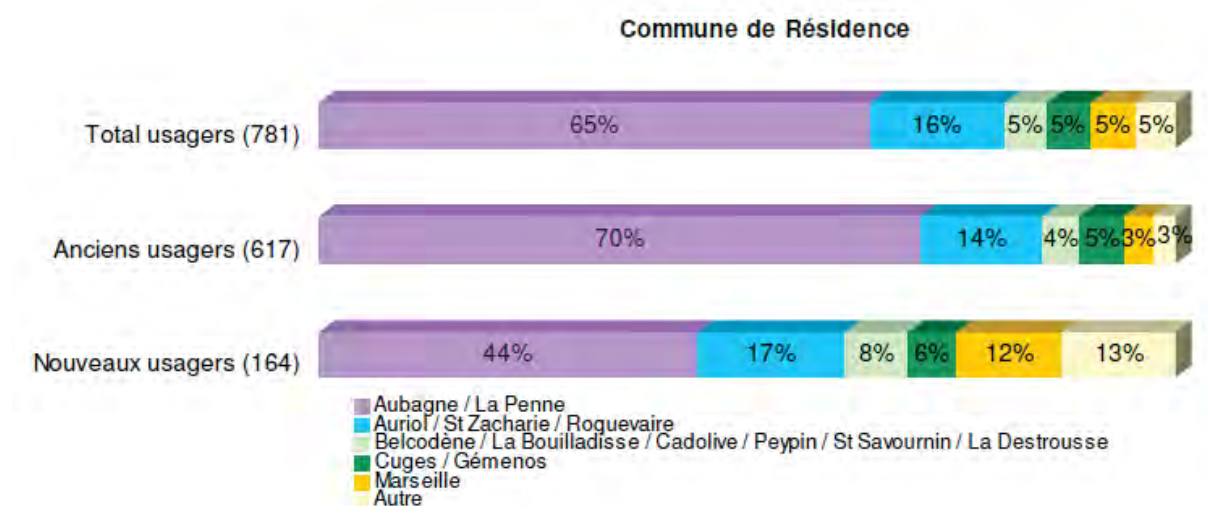


Graphique 17. Âge des nouveaux usagers des transports publics de la CAPAE un an après la mise en place de la gratuité. (Source : Institut Carniel, “Pays d’Aubagne et de l’Étoile rapport. Étude sur l’usage des bus de l’agglo depuis la gratuité” p. 34)

L’évaluation qualitative de la mise en place de la gratuité menée auprès de jeunes de 16 à 25 ans évoque les bénéfices personnels et immédiats de cette population. Bien évidemment, ces bénéfices sont tout d’abord d’ordre financiers. Mais ce n’est pas là le seul bénéfice qu’ils retirent de la mesure. Ils évoquent un gain “*d’autonomie vis-à-vis des parents pour aller voir des amis disséminés dans l’agglo*” ainsi qu’une “*vie sociale (amicale, culturelle, sportive...) plus facile et plus développée car il n’y a plus de frein*”³⁵⁸. La gratuité semble donc bénéficier aux jeunes et participe à autonomiser leur mobilité.

D’autre part, cette création de mobilité est principalement le fait de personnes résidant dans les communes périphériques. À titre d’exemple, les nouveaux usagers des transports publics résident majoritairement hors du pôle urbain Aubagne – La Penne (Graphique 18.). Sur le territoire de la CAPAE, ce sont les habitants des communes périphériques situées au nord (Saint Zacharie, Auriol, Roquevaire et les communes de l’ancienne CC de l’Étoile) qui représentent une part importante des nouveaux usagers des transports publics.

³⁵⁸ Source : Cabinet d’évaluation Wei, “Pays d’Aubagne et de l’Étoile. Un an de gratuité des transports publics. Note de synthèse de l’étude qualitative, mai 2010, p. 4.



Graphique 18. Commune de résidences des nouveaux usagers des transports publics de la CAPAE un an après la mise en place de la gratuité. (Source : Institut Carniel, “Pays d’Aubagne et de l’Étoile rapport. Étude sur l’usage des bus de l’agglo depuis la gratuité” p.35)

La gratuité des transports publics : créer une identité collective et mettre en débat la gratuité à l’heure de l’intégration des réseaux sur la région urbaine

L’objectif social de ce projet symbolique est certes primordial, néanmoins il n’est pas le seul objectif de cette mesure. En effet, la gratuité des transports publics est une mesure symbolique qui permet de participer à la création d’une identité collective propre à la Communauté d’Agglomération d’Aubagne et du Pays de l’Étoile. C’est donc un travail sur l’image de ce territoire, de la représentation que s’en font les habitants ainsi qu’un travail de distinction du territoire communautaire à l’égard des autres territoires métropolitains. Envers les résidents, il s’agit de forger une identité communautaire, vis-à-vis des autres territoires intercommunaux et d’affirmer cette identité pour être connu et reconnu.

“[La gratuité] ce n’est pas une petite histoire d’image. C’est une forte histoire d’image. La campagne de pub c’était « liberté, égalité, gratuité ». Le territoire veut afficher quelque chose par la gratuité des transports.”³⁵⁹

Pour forger cette identité collective spécifique et la faire valoir dans l’ensemble métropolitain, une stratégie de communication est mise en place. Les campagnes de publicité relatives à la gratuité des bus ne s’arrêtent pas aux limites intercommunales, elles les débordent.

³⁵⁹ Entretien, directrice des transports et déplacements, CAPAE, Aubagne, Avril 2012

On peut ainsi voir à Marseille des encarts publicitaires vantant la gratuité des transports publics de la CAPAE. Cette communication abondante autour de la gratuité des transports publics urbains a d'ailleurs une vocation interterritoriale. Alors qu'en cette année 2009 est créé le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône (SMTBdR), le débat autour de la gratuité des transports publics urbains se pose à l'ensemble des partenaires du SMTBdR. Une des missions de ce syndicat mixte est en effet la recherche d'une tarification coordonnée. La mise en place de la gratuité est alors débattue dans l'ensemble des AOTU du territoire métropolitain. Elle sera accueillie différemment d'un territoire à l'autre. À la Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence, le débat autour de la gratuité des transports publics urbains aboutit à la gratuité des transports scolaires. Au SAN-OP et la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues, le débat aboutit à une extension des publics bénéficiaires de la gratuité. Néanmoins, le front de la gratuité "totale", un temps espéré par la CAPAE à l'échelle de la région urbaine, n'émerge pas.



Illustration 15. Extraits de la campagne publicitaire portant sur la gratuité.

Conclusion : La CAPAE veut faire autrement

À la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, la politique intercommunale de transports publics urbains élaborée depuis le début de la décennie 2000 se distingue par trois aspects qui indiquent le positionnement d'Aubagne à l'échelle de la région urbaine. Clairement, cette intercommunalité développe une politique originale, c'est un pôle qui *veut faire autrement*.

Tout d'abord, la "*politique extérieure*" de l'intercommunalité souligne l'ancrage et l'importance d'une perception mutliscale du territoire communautaire. Le projet symbolique qu'est la gratuité met aussi en avant la capacité de l'intercommunalité à ouvrir et alimenter l'agenda de la Région Urbaine Marseillaise dans le domaine des transports publics urbains en posant la question de la gratuité aux autres AOTU. Ensuite, la politique intérieure produite à la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile met en avant le registre dominant de la solidarité envers les périphéries. Certes, la mise en service du tramway changera la donne. Néanmoins, à ce projet de Transports Collectifs en Site Propre en est adossé un second à destination des périphéries, la création d'un tram-train. La ville-centre, n'est pas éludée par cette politique communautaire, elle n'en est simplement pas la bénéficiaire prioritaire lors des dix dernières années. Enfin, la gratuité des transports publics urbains traduit une volonté des élus et techniciens de mettre en œuvre localement le droit au transport et rend compte d'une forte politisation de la dimension sociale de la politique communautaire.

Ces trois aspects de la politique communautaire sont convergents. Ils soulignent une volonté forte, partagée par les édiles et techniciens, de réactualiser la dimension sociale de cette politique communautaire de transports publics urbains.

6.2. Desserte du bout du monde et dimension sociale de la mobilité dans un territoire multipolaire dominé par une coalition périphérique : le SAN-OP

Au SAN-OP, la politique communautaire de transport public se singularise avant tout par sa "*politique extérieure*" qui acte une volonté de décroquer les périmètres de transports urbains et de réduire les effets de frontières qu'ils engendrent. Cette coopération interterritoriale n'est pas la règle de fonctionnement des intercommunalités inscrites dans la Région Urbaine Marseillaise (6.2.1). Ensuite, cette politique communautaire veille à desservir "*le bout du monde*". Ici, plus qu'ailleurs, la desserte des périphéries éloignées domine l'agenda communautaire (6.2.2.). Desservir ces périphéries permet d'ailleurs de remplir la mission sociale que se fixe cette politique : transporter un public contraint (6.2.3).

6.2.1. La “politique extérieure” : déployer une solidarité territoriale hors des limites du PTU

Durant la décennie 2000, le SAN-OP réalise un important travail sur les franges de son territoire et veille à diminuer la prégnance des frontières qu’induit le cloisonnement des périmètres de transports urbains. Finalement, en 2010, les actions interterritoriales menées par l’intercommunalité aboutissent à la création d’un syndicat Mixte de Gestion et d’Exploitation des Transports Urbains sur le territoire du SAN Ouest-Provence et de la Communauté d’Agglomération du Pays de Martigues.

S’occuper des franges et des périphéries

La coopération interterritoriale en matière de transports au SAN-OP débute avec la prolongation d’une ligne communautaire à destination de la commune de Saint-Chamas, appartenant à la Communauté d’Agglomération Agglopôle Provence. Les déplacements des habitants de cette commune s’effectuent en grande partie à destination de la commune de Miramas, appartenant au SAN-OP. Une liaison en transport public entre ces deux communes est assurée par la ligne 6 du Conseil Général des Bouches-du-Rhône qui relie Saint-Chamas à Salon-de-Provence *via* Miramas. Cette ligne effectue moins d’une dizaine de rotations quotidiennes entre Saint-Chamas et Miramas. Dans ces conditions, elle ne répond pas à la demande des Saint-Chamaséens. D’autant plus que cette ligne de transports collectifs ne dessert pas la gare SNCF de Miramas. L’extension, vers la commune de Saint Chamas, de la ligne de transport collectif interne à Miramas est finalement proposée par le directeur adjoint au transport du SAN-OP aux élus miramasséens et ensuite à l’intercommunalité voisine :

“On a passé une convention avec l’Agglopôle pour aller jusqu’à Saint-Chamas parce que c’est complètement absurde de s’arrêter à deux kilomètres de Saint-Chamas, sachant que la population de Saint-Chamas est quand même très preneuse de déplacements sur Miramas. Et la ligne départementale qui fait Cornillon – Saint-Chamas – Miramas – Grans – Salon, ne répondait pas à la demande par rapport à ça.

M.C : Je reviens juste là-dessus, c’est vous qui avez proposé l’extension de la ligne 11 ?

Oui, Oui. C’est vrai que ça aurait été plus logique que ce soit l’Agglopôle qui le demande mais ça me paraissait tellement évident qu’il fallait aller jusqu’à Saint-Chamas

et les élus de Miramas étaient sur la même longueur d'onde que ça c'est fait. Donc, il y a une participation au niveau de l'Agglopolé et du Conseil Général à cette ligne.³⁶⁰”

La prolongation de cette ligne de transport collectif à destination de Saint-Chamas permet aux habitants de cette commune de bénéficier quotidiennement d'une douzaine de rotations supplémentaires à destination de Miramas.

La commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône bénéficie aussi de ce type de travail collaboratif avec les partenaires territoriaux du SAN-OP en matière de transports publics. Cette commune ouvrière et périphérique a fortement bénéficié de l'intervention intercommunale en matière de transports publics (cf. 6.2.2.). Cette intervention s'est pour partie réalisée à travers des actions associant plusieurs partenaires locaux du secteur des transports, principalement le Conseil Général. Dans un premier temps, les dessertes en transports publics organisées par le Conseil Général et le SAN-OP et desservant Port-Saint-Louis-du-Rhône sont harmonisées. Elles font l'objet d'une diffusion commune sur les fiches horaires. Dans un deuxième temps, ces dessertes sont renforcées et les lignes sont prolongées jusqu'à Port-de-Bouc et Martigues, avec le soutien financier du SAN-OP, du Conseil Général et de la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues (CAPM). C'est d'ailleurs la création d'un Syndicat Mixte d'Exploitation et de Gestion des Transports Urbains entre la CAPM et le SAN-OP qui retient notre attention dans la sous-section suivante.

Quand deux rivales historiques, Istres et Martigues, s'associent dans un Syndicat Mixte de Gestion et d'Exploitation des Transports Urbains

La création d'un Syndicat Mixte chargé de l'élaboration d'un Schéma de COhérence Territoriale sur les territoires intercommunaux du SAN Ouest Provence et de la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues (CAPM) est le premier pas d'une coopération entre ces territoires. Souhaitée par les services de l'État local, la création de ce syndicat mixte s'effectue au cours de l'été 2004. L'élaboration d'un SCOT commun va alors préparer la création d'un Syndicat Mixte de Gestion et d'Exploitation des Transports Urbains commun à ces deux intercommunalités.

Tout d'abord, la mise en place du Syndicat Mixte en charge de l'élaboration du SCOT et la désignation des délégués par les conseils communautaires s'effectuent dans une période durant laquelle les cartes sont rebattues au SAN-OP. La domination Istréenne sur la structure

³⁶⁰ Entretien, directeur général adjoint délégué au transport, SAN-OP, juin 2010.

intercommunale, et notamment la suprématie de François Bernardini directeur général du SAN-OP de 1974 à 2001, est remise en cause. Désormais présidé par Bernard Granié, conseiller municipal de Fos-sur-Mer, le SAN-OP est dominé par une coalition des communes périphériques que sont Miramas, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône³⁶¹. Cette position dominante des pôles périphériques au SAN-OP atténue l'opposition historique entre les deux villes centres, Istres et Martigues. Cela favorise le rapprochement entre les deux territoires communautaires, la CAPM et le SAN-OP.

Ensuite, l'élaboration du SCOT engage un ensemble d'études qui mettent en avant la cohésion de ce territoire, notamment du point de vue des déplacements quotidiens. Les enquêtes menées relèvent qu'un peu plus de 80 % des déplacements réalisés par les habitants s'effectuent à l'intérieur même du périmètre formé par les deux intercommunalités. Plus encore, ce travail met en relief l'existence d'un "triangle" regroupant une majeure partie des déplacements domicile-travail sur ce territoire (Figure 9). Les édiles découvrent alors un "bassin de déplacements" où la continuité de l'offre de transport collectif n'est pas assurée du fait de l'existence de deux AOTU distinctes sur ce triangle : la CAPM et le SAN-OP.



Figure 9. Le poids du "triangle" Istres, Fos et Martigues dans l'organisation des déplacements sur le territoire du SM du SCOT de l'Ouest de l'Étang de Berre. (Source : diagnostic du SCOT, p.51).

Effectivement, la frontière produite par les limites des Périmètres de Transports Urbains génère plusieurs incohérences dans la continuité de l'offre en transport public entre ces deux territoires. Ces incohérences vont être symbolisées par l'existence de deux lignes de transports

³⁶¹ Voir première partie, chapitre 3, p. 127.

publics, élaborées par deux AOTU distinctes, qui s'ignorent alors même que leur connexion créerait une continuité dans l'offre de transports collectifs (Illustration 16). L'ensemble de ces anomalies, qui empêchent la continuité du réseau de transports publics, va être relevé par les services techniques, notamment Michel Lévy directeur des transports au SAN-OP, et exposé aux élus afin que ces derniers engagent une coopération entre les deux territoires intercommunaux :

“Avant je m’occupais du Centre Éducatif et Culturel (CEC) d’Istres, grosso modo on avait à l’époque à Saint-Mitre 4 000 habitants. Il y avait 700 habitants qui venaient au CEC d’Istres : 20 % de la population de Saint-Mitre avait la carte de la médiathèque du CEC. Or, à l’heure actuelle, on a un réseau qui s’arrête à “Varrage” et un réseau qui commence au “Ranquet”, 500 mètres. Ce n’est pas sérieux ! On est nul quand on fait des choses comme ça ! On est nul. Donc, il y a vraiment la nécessité de lier les deux territoires. On est sur un même bassin de vie. D’où la volonté des élus, c’est tardif mais tant mieux que ça y soit maintenant, de réunir les deux réseaux dans le cadre d’un Syndicat Mixte des Transports.³⁶²”

³⁶² Entretien, directeur général adjoint délégué au transport, SAN-OP, juin 2010.

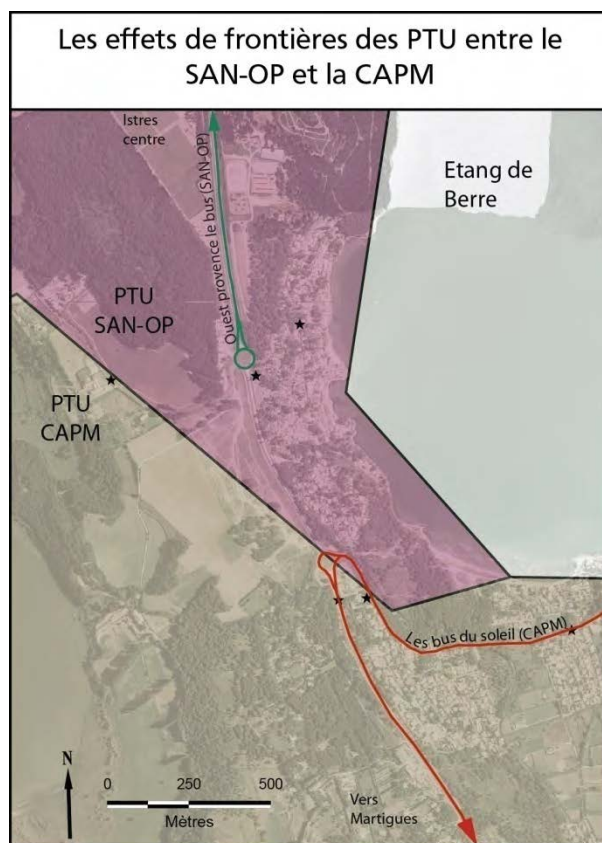


Illustration 16. Les effets de frontières des PTU entre le SAN-OP et la CAPM.

Finalement, le Versement Transport va accélérer la création de cette coopération dont la finalité est l'amélioration de la qualité des réseaux de transports publics par la création de nouvelles lignes et l'amélioration de l'existant. La hausse attendue du coût de fonctionnement du réseau est partiellement couverte par l'augmentation du produit du Versement Transport permise par la création d'un Périmètre des Transports Urbains unique.

“Là on réfléchit en ce moment sur un triangle, sur une ligne à haut niveau de fréquence qui ferait : Martigues → Port-de-Bouc → Fos → Istres → Martigues. [...] Alors, là il y a une réflexion à avoir et il y a un coût aussi. Alors, c'est vrai que le VT fait vivre les transports. Le VT était à 0.6 sur Martigues et 1.05 sur Ouest-Provence. Là il y a un Syndicat Mixte commun il va y avoir un PTU commun. On attend l'arrêté du préfet à l'heure actuelle. On va passer à 1.25 sur l'ensemble du territoire. On peut avoir 0.2 de plus parce que Martigues est une commune touristique. Si on avait des lignes dédiées TC ou des lignes à haut niveau de service, on pourrait encore augmenter de 0.4. Pour le moment ce n'est pas le cas. Ça fait partie des choses qui sont importantes et qu'il faut réaliser. Le VT à 1.25 ça nous permettra de faire plus que ce que l'on faisait jusqu'à présent. L'an prochain les élus et les techniciens devront se mettre d'accord sur ce que

*l'on va faire en plus. Pour moi la priorité, c'est de passer au quart d'heure sur les lignes structurantes.*³⁶³»

Pour conclure, ce travail sur les franges décroïssonne les périmètres de transports urbains et réduit les effets de frontières qu'ils induisent. Ce travail de décroïssonnement n'est pas la règle de la coopération interterritoriale dans les intercommunalités étudiées, et plus largement dans les intercommunalités des Bouches-du-Rhône. C'est d'ailleurs cette spécificité des relations qu'entretiennent les acteurs du SAN-OP avec des partenaires locaux du secteur des transports qui donne toute sa saveur à ces actions qui, à elles seules, reflètent la place centrale de la solidarité spatiale dans la politique intercommunale de transport que développe le SAN-OP.

6.2.2. La politique intérieure : face à une structure urbaine multipolaire, un réseau pour desservir le bout du monde

Contrairement aux deux politiques intercommunales étudiées dans le chapitre précédent (Aix-en-Provence et Salon-de-Provence), la politique de transports publics engagée sur le SAN-OP n'a pas vocation à massifier des flux à destination d'une ville-centre au sein de laquelle une dynamique de report modal est attendue. D'une part, le SAN Ouest Provence a ceci de particulier qu'il s'agit d'un territoire organisé autour de plusieurs pôles urbains (Istres, Miramas et Fos-sur-Mer), ce qui détermine en grande partie la structure décentralisée du réseau de transports publics. D'autre part, comme l'ensemble des villes nouvelles, le territoire du SAN a été urbanisé lors des années 1970, période durant laquelle l'automobile et ses infrastructures étaient perçues comme des attributs urbanistiques dont il fallait doter les villes nouvelles³⁶⁴.

La politique de transports publics est confrontée à la régulation de déplacements dont les origines et les destinations sont diversifiées, sur un territoire où la part de l'automobile dans les déplacements est l'une des plus élevée de l'ensemble de la Région Urbaine

³⁶³ Entretien, directeur général adjoint délégué au transport, SAN-OP, juin 2010.

³⁶⁴ On peut citer, entre autres, les propos tenus par Jean Brenas, préfet, secrétaire général de la préfecture de la région parisienne : *“L'automobile assurera l'essentiel des déplacements de loisirs, d'achats et d'affaires et des migrations alternantes dans les villes nouvelles et entre secteur de banlieue”* ; *“N'oublions pas aussi que nos concepts urbanistiques présents doivent tenir compte de l'automobile. Notre civilisation n'est pas seulement celle du logement, elle est aussi celle de l'automobile. Il faut assumer cette vérité contrairement à certains français comme M. Sauvy”* cité dans Kessler Marie-Christine, Bodiguel Jean-Luc, 1970, *L'expérience française des villes nouvelles*, Paris : Armand Colin, p. 29. et p. 148.

Marseillaise³⁶⁵. L'organisation de ce réseau se caractérise par une attention toute particulière apportée à la desserte des espaces périphériques et une banalisation de la centralité. Autrement dit, cette politique communautaire met l'accent sur l'équité spatiale de la desserte. Nous saisissons cela à travers les réorganisations successives du réseau depuis les années 1980, à travers l'évolution de la distribution spatiale de la desserte dans l'ensemble communautaire depuis 1999 ensuite, et, enfin, à travers son actuelle distribution.

1980 – 1999 : d'une ligne par commune à un réseau intercommunal

Au début des années 1980, le réseau de transport public du SAN-OP est créé selon une logique de desserte interne à chaque commune. Istres, Miramas et Fos-sur-Mer disposent alors de lignes urbaines. Aucune ligne interurbaine ne relie ces communes entre elles. L'objectif de la politique communautaire est alors d'organiser les flux de déplacements à l'intérieur des communes, que les techniciens et élus communautaires se représentent comme des bassins de déplacements clos. Cette perception cloisonnée du territoire communautaire est, à cette époque, favorisée par la prise en charge du déplacement de la main d'œuvre ouvrière par les employeurs, que nous abordons plus spécifiquement par la suite. À la fin de la décennie 1980, cette perception d'un territoire communautaire organisé autour de pôles urbains autonomes évolue. Les différents acteurs de la politique de déplacements se représentent désormais leur territoire communautaire comme une juxtaposition de bassins de déplacements poreux, qui sont liés les uns aux autres. À l'objectif premier d'organisation des mobilités au sein de bassins de déplacements communaux s'en ajoute un second : celui de faciliter les déplacements en transports publics entre les communes. Le réseau communautaire est refondu. Désormais dénommé "*Trigone*", le réseau communautaire comprend une ligne interurbaine de transport public, "*l'Intercité*", dont la fonction est de faciliter les déplacements entre les communes du SAN-OP. Depuis cette période, l'évolution de la structure du réseau de transports publics est marquée par un changement de priorité : il ne s'agit plus d'organiser des flux à l'intérieur de communes considérées comme des bassins de vies autonomes, mais de faciliter les déplacements entre communes du territoire.

³⁶⁵ La voiture représente 68 % des parts de marché des déplacements au SAN-OP. Source : CETE Méditerranée, 2010, *Enquête ménages déplacements des Bouches-du-Rhône 2008 – 2009. Exploitation selon la logique de comparabilité avec l'enquête 1996 – 1997. Rapport de synthèse*. Février.

1999 – 2011 : priorité à la desserte du bout du monde.

L'évolution de la desserte en transports publics lors de la décennie 2000 témoigne de l'effort consenti par la structure intercommunale pour desservir une commune périphérique nouvellement intégrée à l'intercommunalité : Port-Saint-Louis-du-Rhône. Cette petite commune ouvrière est excentrée de l'ensemble intercommunal du fait de la coupure créée par les installations industrialo-portuaires le long de l'imposante route départementale 268, seul axe reliant Port-Saint-Louis-du-Rhône à l'intercommunalité. Considérée par le directeur général adjoint délégué au transport du SAN-OP comme *“le bout du monde”*, Port-Saint-Louis-du-Rhône bénéficie, lors de la décennie 2000, d'une grande attention de la part du service transport. Cette attention se matérialise à travers l'évolution de la répartition spatiale de la desserte en transports collectifs au cours de la décennie 2000 (Carte 21). Alors qu'elle accueille une part marginale de la population intercommunale en 2009 (9 %) et de la croissance démographique intercommunale sur la décennie 2000 (5 %), plus d'un cinquième des territoires nouvellement desservis lors de la décennie 2000 se localisent sur cette commune. Deux actions différentes sont à l'œuvre dans l'amélioration de la desserte en transports publics du territoire de cette commune. La première est celle d'une desserte interne à la commune. La seconde est celle du rattachement de cette commune à l'ensemble intercommunal par le renforcement de la liaison en transports publics entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et Fos-sur-Mer, dans un premier temps, et entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et Martigues, dans un second temps. Cette seconde action, favorisée par le leadership des pôles secondaires au sein de l'institution communautaire, met en relief le registre dominant de la solidarité communautaire : la solidarité envers les périphéries éloignées :

“Les Port-saint-Louisiens, ils n'ont pas de train, ils ont deux lignes par jour vers l'extérieur de leur territoire. Ils sont complètement isolés. Je parle du côté insulaire de Port-Saint-Louis, ça fait râler le maire de Port-Saint-Louis. [. . .] Avant, Port-Saint-Louis, ça me faisait penser à la Sibérie. Pas au niveau du climat, mais c'est le bout du monde. Il n'y a pas de gare, il y a un isolement complet. Il fallait rompre cet isolement. D'où la volonté de créer une relation entre les lignes Conseil Général et les nôtres pour avoir 6 transports par jour qui vont de Port-Saint-Louis à Martigues et une dizaine qui va à Fos. Donc, là il y a un réel progrès qui a été fait.”³⁶⁶

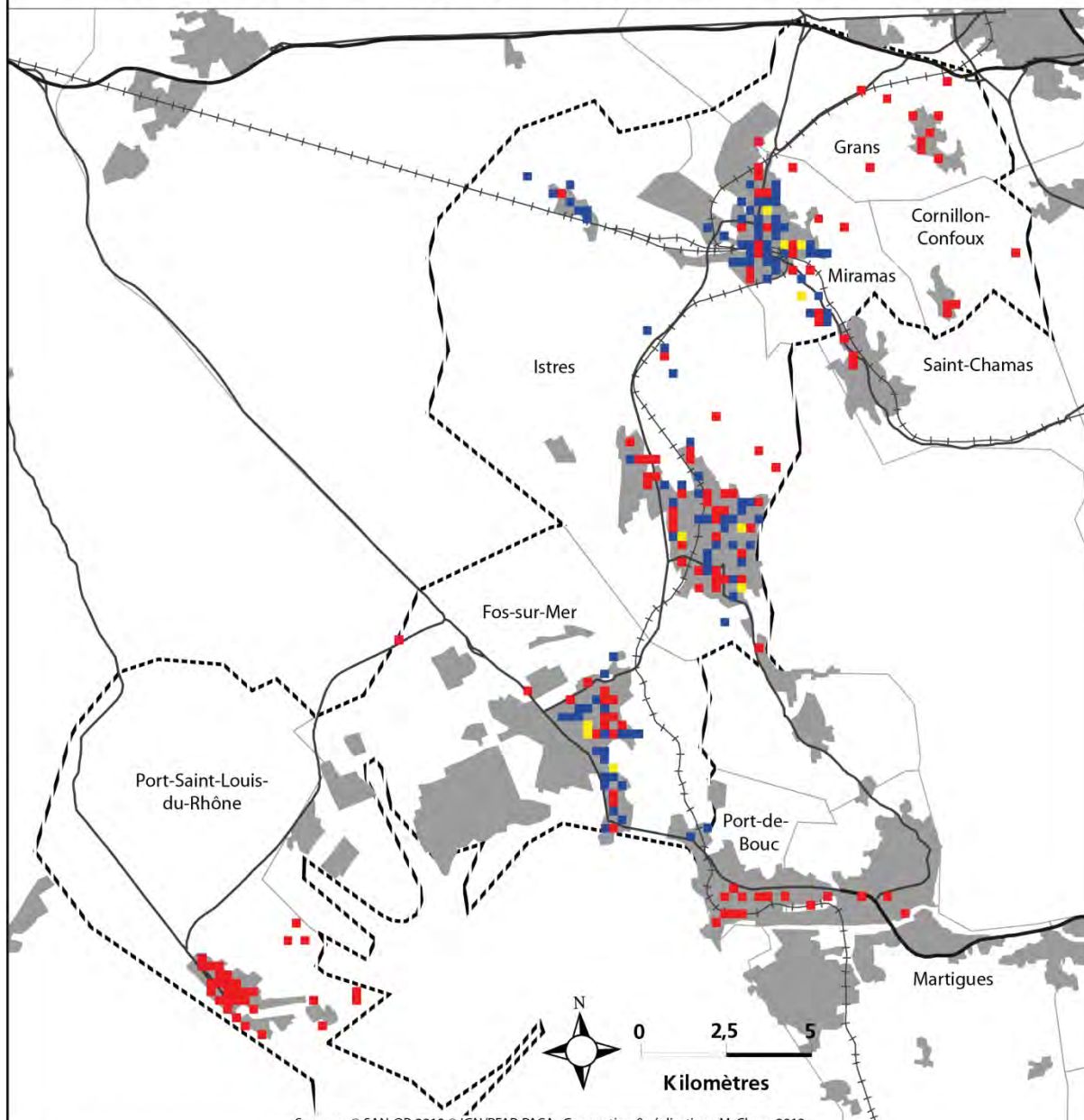
³⁶⁶ Entretien, directeur général adjoint délégué au transport, SAN-OP, juin 2010.

Lors des réorganisations successives du réseau de transports publics, intervenues durant la décennie 2000, la volonté de désenclaver les communes périphériques s'exprime aussi à travers la mise en place d'un système de transport à la demande. Ce dernier offre une grande accessibilité au territoire, puisqu'il s'agit, à l'usage, d'un système de TAD non contraint d'arrêt à arrêt où la montée et la descente peuvent s'effectuer depuis et vers n'importe quel point d'arrêt du territoire intercommunal³⁶⁷. Initialement, ce système de TAD est créé pour permettre aux habitants des communes de Grans et Cornillon-Confoux d'avoir des moyens de se déplacer. C'est donc une politique d'extension spatiale du droit au transport, d'un service public à destination des captifs du transport public qui guide la création de ce système de transport à la demande, considéré comme adéquat afin de desservir ces petites communes dont les flux de déplacements à destination du SAN-OP restent limités³⁶⁸. Finalement, ce service sera élargi à l'ensemble du territoire communautaire. Il concerne actuellement un nombre de points d'arrêts (308) bien supérieur à ceux qui sont desservis par les transports collectifs conventionnels (188) (Carte 22).

³⁶⁷ Castex, Élodie, *Le Transport à la Demande en France...*, *op. cit.*, p. 60.

³⁶⁸ Grans, un peu plus de 4 000 habitants, est une commune de la périphérie Salonnaise, commune avec laquelle elle entretient des liens étroits contrairement aux autres communes du SAN-OP. Cornillon-Confoux est une petite commune, d'un peu plus d'un millier d'habitants, elle aussi faiblement liée aux autres communes du SAN-OP.

SAN-OP : Évolution des territoires de la desserte entre 1999 - 2011



Sources : © SAN-OP, 2010 © IGN/PFAR-PACA ; Conception & réalisation : M. Claux, 2013

Évolution des territoires de la desserte en Transports Publics

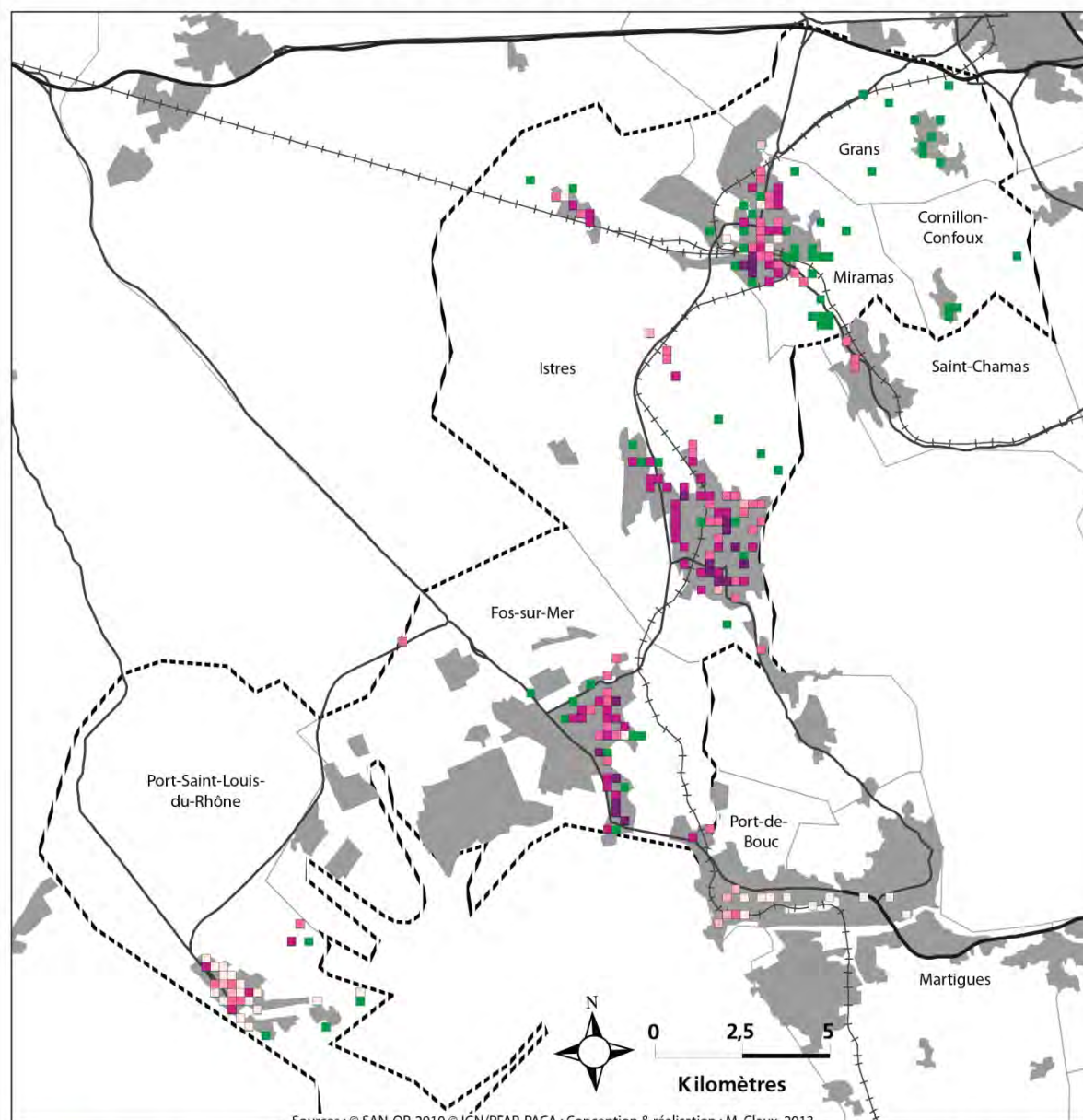
- Territoires desservis depuis 1999
- Territoires non desservis en 2011 et desservis en 1999
- Territoires desservis en 2011 et non desservis en 1999
- Limites du SAN-OP
- Limites communales
- Tâche Urbaine
- Autoroutes
- Routes Principales
- Voies ferrées

Répartition spatiale des mailles desservies en transports publics

| | Istres | Miramas | Fos-sur-Mer | Port-Saint-Louis-du-Rhône | Grans | Cornillon-Confoux | Hors PTU |
|--|-----------|-----------|-------------|---------------------------|-------|-------------------|----------|
| | 39,2 % | 36,3 % | 24,5 % | - | - | - | - |
| | 3 mailles | 4 mailles | 3 Mailles | - | - | - | - |
| | 28,3 % | 13,8 % | 11,6 % | 22,5 % | 8 % | 2,9 % | 13 % |

Carte 21. SAN-OP : Évolution des territoires de la desserte en transports publics entre 1999 et 2011.

SAN-OP : qualité de la desserte en transports publics, 2011



Sources : © SAN-OP, 2010 © IGN/PFAR-PACA ; Conception & réalisation : M. Claux, 2013

- Passage toutes les 5 minutes à 13 min. (19)
- Passage toutes les 13 minutes à 30 min. (59)
- Passage toutes les 30 min. à 1h20 min. (55)
- Passage toutes les 1h20 min. à 3h10 min. (10)
- Passages toutes les 3h10 min. à deux par jour. (32)
- Territoires desservis par un service de Transport à la Demande (191)

- Limites du SAN-OP
- Limites communales
- Tâche Urbaine
- Autoroutes
- Routes Principales
- Voies ferrées

Répartition spatiale de la qualité de la desserte en transports publics

| | | | | | | Sous-total | | Total | Population desservie |
|-------------------|---|--|---|--|---|------------|--|--------|----------------------|
| Istres | 47,4 % | 50,8 % | 38,2 % | 30 % | 3,1 % | 36,6 % | 35,6 % | 36,1 % | 77 % |
| Miramas | 21,1 % | 18,6 % | 25,5 % | - | 12,5 % | 18,9 % | 26,7 % | 23 % | 87 % |
| Fos-sur-Mer | 31,6 % | 23,7 % | 20 % | 0 % | 3,1 % | 18,3 % | 17,8 % | 18 % | 89 % |
| PSLdR | - | 6,8 % | 9,1 % | 20 % | 50 % | 15,4 % | 12,6 % | 13,9 % | 91 % |
| Grans / Cornillon | - | - | - | 10 % | - | 0,6 % | 7,3 % | 4,1 % | 38 % |
| Hors PTU | - | - | 7,3 % | 40 % | 31,3 % | 10,3 % | - | 4,9 % | - |

Carte 22. SAN-OP : Qualité de la desserte en transports publics, 2011.

Une centralité banalisée

L'organisation du réseau de transports publics sur le territoire du SAN-OP valorise donc assez peu la centralité istréenne. Certes, cette commune cumule une part importante des territoires desservis par le réseau de transports publics et des mailles les mieux desservies (Carte 22). Néanmoins, c'est là la conséquence directe d'une urbanisation spécifique de ce territoire communal. Contrairement aux autres communes, Istres n'est pas urbanisée le long d'un axe. Le tissu urbain est étendu et lâche. La population est répartie sur un espace vaste et peu dense. À niveau de population desservie égal, cette urbanisation implique plus de lignes de transports collectifs qu'un territoire structuré en corridor. Cet aspect de l'organisation du réseau, explicité par le directeur en charge des transports sur le SAN-OP, est d'ailleurs objectivé par notre estimation de la part de la population communale située à moins de 250 mètres d'un arrêt de transports publics (Carte 22).

“L'organisation urbaine s'est faite à la californienne, c'est-à-dire beaucoup d'habitats dispersés au sol, peu d'habitats concentrés. Ce qui n'est pas le cas de Miramas. En termes de transports, ça diffuse énormément, et en diffusant ça rend difficile d'avoir des arrêts urbains à proximité des habitations, et l'on peut difficilement multiplier les lignes en fonction de ces arrêts dans la mesure où il y a peu de population qui est liée à tel ou tel arrêt. [...] On a des réseaux qui sont liés à chaque commune. Ces réseaux ont été basés sur une ligne structurante et des lignes secondaires. Sur Miramas, c'est simple, on va du nord au sud et l'on récupère 60 à 90 % de la population à moins de trois cents mètres, parce que c'est construit en longueur. Sur Fos idem. Sur Istres c'est plus compliqué parce qu'on est dans une ville carré. Donc là [sur Istres] on a deux lignes structurantes. [...] Istres, 40 000 habitants, la mieux desservie je dirais que c'est lié plus à la population qu'autre chose. Mais si on prend le rayon d'habitation autour d'un point d'arrêt, on se rend compte que l'on est à peu près équivalent dans chaque commune. Si on prend Fos, on se rend compte que Fos est tout en long. Donc on est toujours proche d'un arrêt. [...] Voilà le mode de fonctionnement.”³⁶⁹

La centralité istréenne est traitée comme l'ensemble du territoire communautaire. Autrement dit, elle est desservie par un réseau dessiné pour transporter un public contraint dans un vaste territoire où les déplacements s'effectuent essentiellement en automobile. Pourtant, cette ville commence à être désignée par l'administration communautaire comme un espace porteur

³⁶⁹ Entretien, directeur général adjoint délégué au transport, SAN-OP, juin 2010.

d'enjeux spécifiques qui la distingue fortement des autres communes du SAN-OP³⁷⁰. Comme sur nos autres terrains où les centralités sont valorisées dans l'organisation du réseau de transports publics et où l'argument du report modal est mis en avant pour justifier l'investissement communautaire, Istres commence à être identifiée comme une centralité porteuse d'enjeux spécifiques en matière de développement de transports urbains. Le directeur du service transport estime qu'une amélioration de la qualité de l'offre aboutirait à un usage plus important des transports collectifs.

Cependant, du fait du leadership qu'exerce la coalition des pôles périphériques sur la structure communautaire et la création du Syndicat Mixte de Gestion des Transports Urbains, il ne semble pas acquis que l'amélioration de la qualité de service offert par le réseau de transports publics dans la prochaine décennie soit réalisée à destination d'Istres. Il semble effectivement que l'amélioration de la qualité de service s'orienterait d'une part vers le triangle Fos – Istres – Martigues, et d'autre part vers l'amélioration de la desserte des zones d'activités. C'est d'ailleurs sur la genèse de la mise à l'agenda de la desserte des zones d'activités que nous revenons dans la section suivante.

6.2.3. Leur offrir les moyens d'aller travailler pour "qu'ils" puissent s'en sortir.

Le projet symbolique révélateur de la hiérarchisation des priorités que nous avons étudié au SAN-OP est la mise en place de navettes de transports publics à destination des zones logistiques du territoire, jusque-là non desservies en transports publics. Cette action spécifique met "*l'emploi à portée de bus*"³⁷¹. Ces navettes sont issues d'une inscription progressive à l'agenda communautaire des difficultés de mobilité des pauvres et ouvrent des perspectives quant à la réalisation de Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE)

³⁷⁰ Voir notamment la citation du directeur général adjoint délégué au transport rapportée dans le chapitre 4 : "*On n'a pas un véritable réseau urbain. On est d'autant moins un véritable réseau urbain que l'on est sur une fréquence à la demi-heure, ou à l'heure pour certaines lignes. Or, je reste intimement persuadé que l'on ne peut avoir un vrai réseau urbain, que les gens ne prendront les transports urbains que lorsqu'ils ne se demanderont pas à quelle heure le bus passe. À partir du moment où l'on se demande à quelle heure va passer le bus, on prend sa voiture. [...] Donc, on a de gros efforts à faire pour devenir des lignes urbaines et là j'encourage effectivement les élus à dire l'effort qu'il faut faire si l'on veut passer, au moins sur les lignes structurantes, au quart d'heure et sur les lignes qui sont à l'heure les passer à la demi-heure. [...] Si l'on veut développer les transports urbains, il est nécessaire de faire cela.*"

³⁷¹ SAN-OP, 2009, *L'emploi à portée de bus. Des quartiers CUCS vers les zones d'activité du territoire de Ouest Provence*, dossier de candidature du SAN-OP à l'appel à projets "des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité, document pdf.

L'inscription progressive des difficultés de mobilité des pauvres à l'agenda communautaire.

La problématique de la desserte des zones d'activités au SAN-OP se confond avec celle plus globale des difficultés de mobilité des pauvres. Elle arrive sur le devant de l'agenda communautaire par le biais de la politique de l'accès à l'emploi. L'accès à l'emploi revêt un sens bien particulier sur le territoire de l'ouest de l'Étang de Berre. Durant les décennies 1970 et 1980, les grandes industries sidérurgiques et métallurgiques, qui s'implantent sur le territoire et emploient une part importante de la population, disposent toutes d'un service de transports dédié pour emmener leur main-d'œuvre aux usines.

“On est sur un territoire qui est fait de grandes entreprises et elles ont leur transport, que se soit Arcelor-Mittal, ASCO-Metal, Dassault. Et, c'est quelque chose qui existe depuis toujours, elles transportent leur main d'œuvre. Mais ça va plus loin. Des entreprises comme Asco ou Arcelor-Mittal ont déplacé leur main d'œuvre qui venait de Lorraine ou de Savoie. Asco-Métal c'était Ugine [un groupe savoyard]. Arcelor-Mittal, c'était SOLMER, SOLMER c'était De Wendel, De Wendel c'était la Lorraine. Il faut se dire que pour les gens qui arrivaient, où est ce qu'ils habitaient en Lorraine ? ils habitaient juste à côté ? Or, là [sur Fos] on construit les villes à dix où quinze kilomètres [de la ZIP]. Donc, comment les gens vont aller au travail ? c'est pour ça que l'on met des transports collectifs. Mais on met aussi en place des primes de déplacements pour les employés qui souhaitent venir en voiture s'ils le souhaitent. Ces primes existent encore aujourd'hui. De fait, on incite le déplacement en automobile des ouvriers, enfin des employés en général. Donc, cela c'est quelque chose d'historique que l'on est obligé de prendre en compte.”³⁷²

En raison de cette prise en charge par les entreprises de l'organisation des déplacements quotidiens à destination des sites industriels, la question de l'accès à l'emploi des ouvriers n'est pas un problème public. En conséquence, les sites industriels ne sont pas desservis par les réseaux successifs de transports publics. Pourtant, progressivement, ces entreprises emploient une part de moins en moins importante de la population : les activités industrielles lourdes déclinent, le tissu industriel se diversifie. Or, les nouveaux employeurs industriels du territoire, notamment dans le secteur de la logistique³⁷³, ne mettent pas en place un système de

³⁷² Entretien, directeur général adjoint délégué au transport, SAN-OP, juin 2010.

³⁷³ La base de données Connaissance Localisée de l'Appareil Productif (CLAP) produite par l'INSEE, nous indique qu'environ 12,4 % des effectifs salariés au SAN-OP relèvent du secteur logistique (transport et entreposage). Néanmoins cette proportion peut être plus importante, notamment du fait d'une internalisation de

ramassage des employés, quand bien même ceux-ci sont confrontés aux mêmes problèmes qui avaient conduit dans les années 1970 à la création de services de transports au sein des entreprises : éloignement entre lieu de résidence et de travail ; horaires en 3×8 ; aménagement des zones d'activités peu favorable à la desserte en transports collectifs³⁷⁴. Le développement progressif du secteur logistique sur le territoire fait qu'à partir du milieu de la décennie 2000, la problématique de l'accès à l'emploi de ces zones d'activités et plus largement celle des conditions de mobilité des pauvres s'inscrivent à l'agenda communautaire.

La mise à l'agenda de cette problématique se traduit par l'embauche, en 2001, d'un stagiaire de DESS au sein de la direction de l'emploi et de la cohésion sociale du SAN. Ici comme ailleurs, c'est une fois de plus par le biais d'un acteur social qu'avance la question sociale de la mobilité et non par le biais d'un acteur du secteur des transports³⁷⁵. Ce stage a pour objet la rédaction d'un mémoire portant sur *“le rapport entre la mobilité et l'exclusion pour les personnes en situation de précarité sociale”*³⁷⁶. Ce travail, réalisé à partir d'une mise en commun de l'expertise de différents acteurs sociaux du territoire du SAN-OP pointe le développement de *“l'exclusion par l'intermédiaire de l'absence de mobilité”*³⁷⁷. Aujourd'hui encore, les différents documents élaborés par l'intercommunalité sur la thématique de la mobilité se réfèrent à ce travail qui est régulièrement rappelé lors des entretiens. C'est finalement au début de l'année 2009, qu'un fonctionnaire du service de la direction de l'emploi et de la cohésion sociale est missionné par le président de l'intercommunalité afin d'élaborer des propositions opérationnelles sur la problématique des difficultés de mobilités des personnes en parcours d'insertion sociale et professionnelle.

La chargée de mission, issue de la Direction de l'Emploi et de la COhésion Sociale (DECOS), regroupe différents partenaires institutionnels (mission locale, CCAS, CG, Pôle Emploi...), et réalise un diagnostic partagé sur les besoins de mobilité de ce public cible sur le territoire

la logistique au sein des entreprises comme c'est le cas pour l'entreprise IKÉA qui possède un centre logistique à Fos-sur-Mer.

³⁷⁴ À titre d'exemple, la zone d'activité logistique “distriport” située à Port-Saint-Louis-du-Rhône est un site de 160 hectares exclusivement aménagé pour les semi-remorques et dans lequel les transports publics ne peuvent entrer puisqu'il un site privé.

³⁷⁵ Voir notamment Féré Cecile, 2011, *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise*. Thèse de doctorat en Géographie, Urbanisme et Aménagement, université Lyon 2, novembre, p. 106 - 112 ; Le Breton Éric, 2005, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris : Armand Colin, p. 117 – 146.

³⁷⁶ Deploux Benoit, 2001, *le rapport entre la mobilité et l'exclusion pour les personnes en situation de précarité sociale*, Mémoire de DESS en économie et aménagement du territoire, Université Aix-Marseille II.

³⁷⁷ *Ibid.*, p. 40.

intercommunal³⁷⁸. À l'issue du diagnostic, trois propositions sont élaborées : le développement des TC à destination des pôles logistiques, la création d'une plate-forme de mobilité, et la mise en place d'un garage et d'une auto-école sociale. Seule la première proposition nous intéressera ici. Non sans intérêt, les actions relatives à la création de la plateforme de mobilité, des garages sociaux et d'auto-école sociales ont été par ailleurs étudiées³⁷⁹. Ce qui nous intéresse au premier chef c'est le rapprochement entre les services de la DECOS et ceux de la Direction des transports. Ces deux services, transport et social, initient une coopération entre les différentes entreprises logistiques et la puissance publique afin de réaliser un Plan de Déplacements Inter-Entreprise (PDIE). Ce PDIE représente un objectif à moyen terme de l'intercommunalité et est désormais porté par le Syndicat Mixte de Gestion des Transports Urbains.

***Des bus vers l'emploi à une politique globale de desserte des zones d'activités :
volontarisme politique et contraintes***

Le développement de l'offre TC à destination des zones logistiques s'effectue via la réalisation de plusieurs lignes de transports collectifs partiellement financées dans le cadre d'un appel à projet intitulé "*Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité*" élaboré conjointement par le Ministère de l'Écologie de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire et le secrétariat d'État à la ville en 2009.

La réponse du SAN-OP à l'appel d'offre national découle en grande partie de l'initiative de la chargée de mission de la DECOS, en charge de la réalisation du diagnostic concernant les difficultés de mobilités des personnes en parcours d'insertion sociale et professionnelle. Celle-ci a rapidement sollicité la direction des transports où elle a trouvé un soutien dans sa démarche auprès du directeur général adjoint délégué au transport. En juillet 2009, l'intercommunalité soumet sa candidature à la Délégation Interministérielle à la Ville. Le projet présenté vise à réaliser quatre lignes de transports collectifs afin d'améliorer la desserte entre les quartiers prioritaires de la politique de la ville, faisant l'objet de Contrats Urbains de Cohésion Social, et trois zones logistiques du territoire communautaire³⁸⁰. Telles qu'elles sont décrites dans la réponse à l'appel à projet, ces actions contribuent "*à optimiser l'adéquation*

³⁷⁸ SAN-OP, DECOS, 2009, *Diagnostic partagé. Mobilité et insertion sur le territoire intercommunal de Ouest Provence*, document pdf, juin, 35p + annexes.

³⁷⁹ Voir notamment Le Breton Éric, *Bouger pour s'en sortir...*, op. cit.

³⁸⁰ Ces trois zones emploient plus de 2 000 personnes, dont une majorité d'intérimaire.

entre la demande d'emploi issue de ces quartiers et l'offre d'emploi proposée dans ces zones d'activité³⁸¹ »

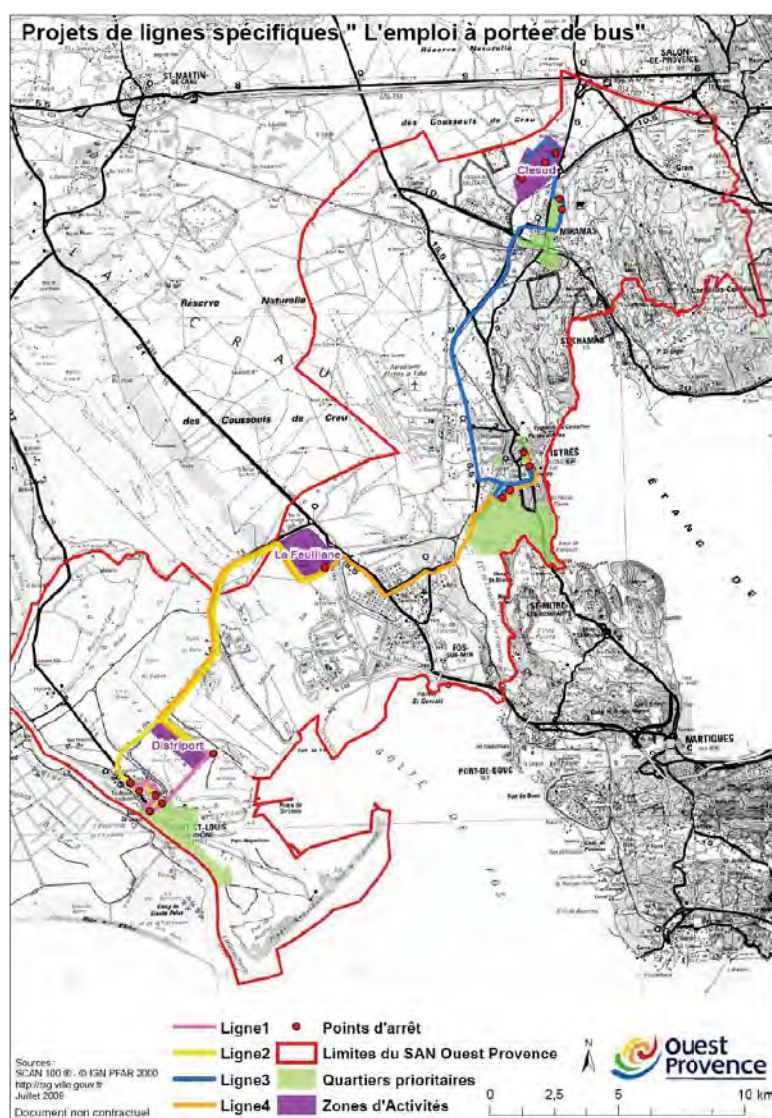


Illustration 17. SAN-OP, “l’emploi à portée de bus”, carte des lignes en transports collectifs proposées.

Dès septembre 2010, deux de ces lignes sont opérationnelles. Rapidement après leur mise en service, elles sont considérées comme un échec de la part du service transport. Le nombre de passagers transportés est de l’ordre de l’unité pour les deux lignes. Le service transport décide alors de ne plus seulement desservir les quartiers prioritaires de la ville, mais d’ajouter un ensemble d’arrêts hors des quartiers prioritaires³⁸². Malgré cette augmentation des points d’arrêts desservis, ces lignes de transports collectifs continuent de transporter un faible nombre de personnes. Néanmoins, la direction des transports estime qu’il est nécessaire de

³⁸¹ SAN-OP, *L’emploi à portée de bus...*, op. cit., p. 11.

³⁸² D’un point de vue juridique cela met le service transports en porte à faux vis-à-vis de ses financeurs. Les subsides attribués aux projets sélectionnés doivent en effet participer à la desserte exclusive des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

poursuivre dans cette direction et que l'actuel levier de développement de ce "service public aux personnes défavorisées" réside dans l'élaboration de Plan de Déplacements Inter Entreprises.

"Ces navettes, là j'estime que l'on est en échec. Il fallait le faire. Mais on est en échec. Sur Port-Saint-Louis, on est sur le domaine de l'unité. Le jour où l'on sera sur des dizaines je serai content, mais ce n'est pas le cas. Et, pour Clésud, heureusement que l'on passe par la gare de Miramas. Normalement ça aurait dû être uniquement les quartiers de la politique de la ville vers l'entreprise. [...] On n'arrive pas à faire prendre la sauce. [...] L'idée est bonne en elle-même, il faut le faire, maintenant, je ne sais pas si l'on va pouvoir le maintenir dans la mesure où l'on a un remplissage qui est de 10 ou 20%. Alors, comment faire pour qu'il y ait plus de monde. C'est là que je parle de PDIE. [...] Il faut pouvoir le faire. Parce que l'un des éléments forts des personnes qui sont en recherche d'emploi, c'est de dire : je ne peux pas me déplacer pour être embauché. Alors, quelquefois c'est vrai. Quelquefois c'est une excuse. Bon, c'est rarement une excuse. Donc, il faut offrir la possibilité de... et pour offrir la possibilité de... ben il faut le faire. Donc, on le fait."³⁸³

Toujours selon le directeur général adjoint délégué au transport, la mise en place des PDIE sur le territoire passe nécessairement par une coordination entre les entreprises, et plus précisément un chrono-aménagement portant sur les heures de prise et de fin de postes. À titre d'exemple, le site logistique de Clésud connaît 11 horaires différents de prise de poste entre 5 h et 9 h du matin, pour seulement deux rotations des navettes "l'emploi à portée de bus". Actuellement, des discussions avec les entreprises afin de regrouper les heures de prise et de fin de poste sont en cours mais l'aboutissement de ces négociations reste incertain du fait de la réticence des acteurs privés :

"Je pense qu'il faut vraiment créer des plans de déplacement inter-entreprises [...] Je disais tout à l'heure qu'au niveau de Clésud, on avait un système qui faisait que l'on avait 11 entrées du personnel entre 5h et 9h du matin. Peut-être que l'on pourrait n'avoir que 4 ou 5 horaires différents, ce que l'on a fait pour les collèges à Istres. Ça permettrait d'être plus performant. Mais il faut que les entreprises le veuillent. Peut-être que certaines entreprises, dans la logistique en particulier, n'ont pas envie que se retrouvent dans les mêmes bus leurs personnels. Parce qu'ils peuvent échanger leur condition de travail, leur fiche de paye etc... Et, il y a certainement des entreprises qui n'ont aucune envie que ces informations circulent. Il est plus facile d'avoir des batailles

³⁸³ Entretien, directeur général adjoint délégué au transport, SAN-OP, juin 2010.

*sociales quand les ouvriers se regroupent entre différentes entreprises. C'est un élément social qu'il ne faut pas négliger et qui peut amener des résistances au niveau des entreprises. Donc, ça fait partie des choses qu'il faut prendre en compte. Donc, pour moi, les PDIE ça fait partie des choses qu'il faut pouvoir lancer dans notre secteur. C'est moins nécessaire dans les grandes villes, mais nous si on ne le fait pas, on n'avancera pas. Donc, ça fait partie des éléments qu'il faut prendre en compte.*³⁸⁴”

Pour conclure, ce projet symbolique montre bien toute l'attention qui est accordée aux difficultés de mobilité des pauvres au SAN-OP. Progressivement, ce sujet est inscrit à l'agenda communautaire et porté par le président de l'intercommunalité. La mise en œuvre des actions communautaires dans la dimension sociale de la mobilité participe d'une réactualisation de cette dernière.

³⁸⁴ Entretien, directeur général adjoint délégué au transport, SAN-OP, juin 2010.

Conclusion : solidarité sociale et spatiale sur le devant de la scène communautaire

Au terme de ce chapitre, nous pouvons constater un ensemble de points communs entre les politiques intercommunales de transports publics urbains déployés par les territoires ayant une histoire industrielle et ouvrière. Dans ces deux territoires, les trois dimensions des politiques intercommunales de transports publics sont au service d'un même objectif : déployer un service public sur l'ensemble du territoire dans une optique de solidarité sociale. Ces deux intercommunalités pensent et construisent avant tout leurs politiques de transports et de déplacements dans l'optique d'une plus grande solidarité envers les espaces périphériques et les catégories populaires. C'est cette dimension sociale de la mobilité qui anime les élus, c'est cela qui façonne les politiques intercommunales de transport et de déplacements dans nos territoires *rouillés*.

Du point de vue de leurs *“politiques extérieures”*, tout d'abord, ces politiques se caractérisent par des coopérations interterritoriales fortes et pensées à partir de besoins et d'enjeux fonctionnels. D'un côté, à la Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, les infrastructures de transports publics urbains s'inscrivent dans un cadre métropolitain et la *“politique extérieure”* permet d'initier un débat à l'échelle de la région urbaine autour de la gratuité des transports publics urbains. De l'autre, le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence effectue un travail sur les franges de son territoire, la *“politique extérieure”* décroïssonne les périmètres de transports urbains et réduit les effets de frontières qu'ils induisent aux profits de territoires périphériques.

Ensuite, la politique intérieure, c'est-à-dire l'analyse de la distribution spatiale de la desserte en transports publics urbains, nous indique que le registre dominant de la solidarité intercommunale, tant à la CAPAE qu'au SAN-OP, est celui de la solidarité envers les périphéries. Certes, au SAN-OP la domination de ce registre de la solidarité intercommunale peut s'expliquer par la forme spécifique de l'urbanisation de ce territoire où se côtoie un ensemble de pôles secondaires. Certes, cette domination est renforcée par le fonctionnement communaliste de l'institution communautaire. Toujours est-il que c'est bien ce registre de la solidarité communautaire qui domine ces politiques intercommunales. Ainsi, dans ces deux intercommunalités, il s'agit de mettre en œuvre, localement, le droit au transport à travers une *équité* dans la distribution spatiale de la desserte en transports publics urbains : *“Desservir le bout du monde et permettre aux publics contraints de se déplacer”* au SAN-OP ; *“avoir un service public présent partout et ne pas laisser un territoire sans desserte”* à la CAPAE.

Cependant, ces discours ne doivent pas cacher quelques différences. Au SAN-OP, la politique communautaire est essentiellement calibrée en direction des captifs des transports publics urbains, tandis qu'à la CAPAE la politique communautaire est construite afin d'offrir une alternative aux déplacements automobiles.

Enfin, les deux politiques intercommunales de transports publics des territoires "*rouillés*" ont nettement ceci de commun qu'elles font l'objet d'un fort investissement politique des élus sur les enjeux sociaux de la mobilité.

Conclusion de la seconde partie :

Attractivité et compétitivité urbaine contre réactualisation de la dimension sociale de la mobilité

Au terme de cette partie, durant laquelle nous avons mis en regard les politiques communautaires de transports publics urbains et les spécificités socio-économiques des intercommunalités, quels enseignements pouvons nous tirer ?

Tout d'abord, nous avons repéré des éléments communs qui traversent ces politiques intercommunales de transport et de déplacements. Partout, nous avons fait le constat d'une extension sans précédent des territoires desservis en transports publics urbains à destination des périphéries. Comme d'autres spécialistes des intercommunalités l'ont montré, cette extension des territoires desservis reflète le poids des intérêts communaux dans le fonctionnement des gouvernements intercommunaux. Néanmoins, là où la littérature en science politique en fait un grief adressé aux gouvernements intercommunaux "inachevés", domestiqués, soumis aux intérêts municipaux, nous, nous y voyons la garantie d'un droit au transport et d'une solidarité spatiale. En effet, n'est-ce pas la prééminence de la commune dans l'institution communautaire qui garantit un certain droit au transport minimal ? N'est-ce pas la prééminence de la commune qui garantit une certaine solidarité spatiale ?

Ensuite, à l'issue de cette seconde partie de notre travail un résultat macroscopique émerge : quelles que soit les spécificités sociales et économique des territoires étudiés, les politiques de transport et de déplacements, dont des travaux de références nous ont dit qu'elles n'étaient pas un enjeu stratégique pour les gouvernements urbains³⁸⁵, sont devenues stratégiques dans la décennie 2000. Partout, ces politiques sont désormais un enjeu politique. Partout, elles font l'objet de stratégies différenciées.

³⁸⁵ Voir notamment Lassave Pierre, 1987, *L'expérience des Plans de Déplacements Urbains (1983 – 1986)*, CETUR et Offner Jean-Marc, 2006, *Les Plans de Déplacements Urbains*, Paris : la documentation française.

Quant à savoir si les stratégies différenciées qui guident l'élaboration des politiques intercommunales de transports publics sont le produit des spécificités socio-économique des territoires : la réponse est indubitablement oui. Nous avons pris trois focales pour observer ces différenciations, nous revenons sur chacune d'elles en structurant leur présentation entre d'une part les territoires "*dorés*" et d'autre part les territoires "*rouillés*". À l'intérieur de ces deux catégories (*rouillés – dorés*), nous observons un continuum de situations différenciées.

Du point de vue des *politiques extérieures* et interterritoriales élaborées dans la région urbaine, tout d'abord, nous avons saisi une différence qui oppose les territoires "*dorés*" d'une part aux territoires "*rouillés*" d'autre part. Les premiers bornent leurs politiques aux limites de leurs territoires dans une logique d'affirmation de l'intercommunalité à l'échelle métropolitaine. Les seconds développent des coopérations interterritoriales en vue de limiter les effets de frontières qu'induisent les Périmètres des Transports Urbains dans les franges de leurs territoires communautaires.

Ensuite, sous l'angle de la politique intérieure, c'est-à-dire de la distribution spatiale de la desserte en transports publics urbains, là encore, ces politiques se différencient. D'un côté, les territoires "*dorés*" développent des politiques de transports publics urbains dans lesquelles le registre de la solidarité intercommunale envers la ville-centre domine la politique communautaire. Le poids accordé à ce registre est justifié par le discours (parfois convenu et fragile), que tiennent élus et techniciens, sur la nécessité d'engager une dynamique de report modal. Or, compte tenu de la contrainte d'efficacité économique, ce discours a pour conséquence de cantonner l'action communautaire dans la ville dense, dans la ville-centre. De l'autre côté, les territoires "*rouillés*" produisent des politiques de transports publics urbains dans lesquelles le registre de la solidarité envers les périphéries domine la politique communautaire. Le poids accordé à ce registre est légitimé par un discours insistant sur le nécessaire effort de l'intercommunalité afin de desservir le bout du monde pour transporter un public contraint. Il s'agit de ne pas laisser un territoire sans desserte, bref, d'œuvrer localement à l'opérationnalisation d'un droit au transport. Voilà donc une deuxième opposition : d'un côté des territoires où la desserte est organisé autour de, et pour la ville-centre, de l'autre la desserte en transports publics urbains maille l'ensemble du territoire.

Enfin, les projets symboliques étudiés permettent une fois encore d'opposer les politiques élaborées selon les spécificités socio-économiques des territoires intercommunaux. D'un côté, les édiles des territoires "*dorés*" s'investissent dans la politique de transports publics urbains

dans l'optique assumée de valoriser l'image de la ville-centre et du territoire dans un contexte de compétition interurbaine. De l'autre, durant la dernière décennie, les édiles des territoires "*rouillés*" participent, par leurs impulsions, à réactualiser la dimension sociale de la mobilité dans la ville motorisée. Une fois de plus, nous avons une opposition : d'un côté il s'agit de tenir son rang dans la compétition interurbaine, de l'autre une réactualisation de la dimension sociale de la mobilité.

Finalement, nous pouvons retranscrire ces oppositions sous la forme d'un graphique à trois dimensions, chacune des dimensions représentant une focale de notre outillage méthodologique. Graphiquement, il est alors plus évident de retranscrire le continuum de situations différenciées que nous avons observées.

Pour conclure, nous avons bien des politiques intercommunales dont la fonction est fortement différenciée selon les "*inconscients territoriaux*", les récits identitaires des territoires intercommunaux. Nous avons repéré deux grands types de stratégie territoriale à travers ces politiques intercommunales de transports publics urbains. D'un côté, les deux territoires "*dorés*" pensent et construisent avant tout leurs politiques de transport et de déplacements dans l'optique de tenir leur rang face à des villes et territoires voisins perçus comme des concurrents. C'est cette compétitivité interurbaine qui anime les élus, c'est cela qui façonne les politiques intercommunales de transports et de déplacements dans nos deux territoires "*dorés*". De l'autre, les deux territoires "*rouillés*" pensent et construisent avant tout leurs politiques de transports et de déplacements dans l'optique d'une plus grande solidarité envers les espaces périphériques et les catégories populaires. C'est la réactualisation de la dimension sociale de la mobilité qui anime les élus, c'est cela qui façonne les politiques intercommunales de transport et de déplacements dans nos territoires "*rouillés*".

Qu'en est-il si l'on approfondit cette démarche en étudiant les politiques de régulation des circulations automobiles en ville, menées par le second membre du couple communauté/commune ? Retrouvons-nous dans ces politiques, essentiellement communales, les mêmes oppositions que celles que nous venons d'observer dans les politiques intercommunales de transports publics urbains ?

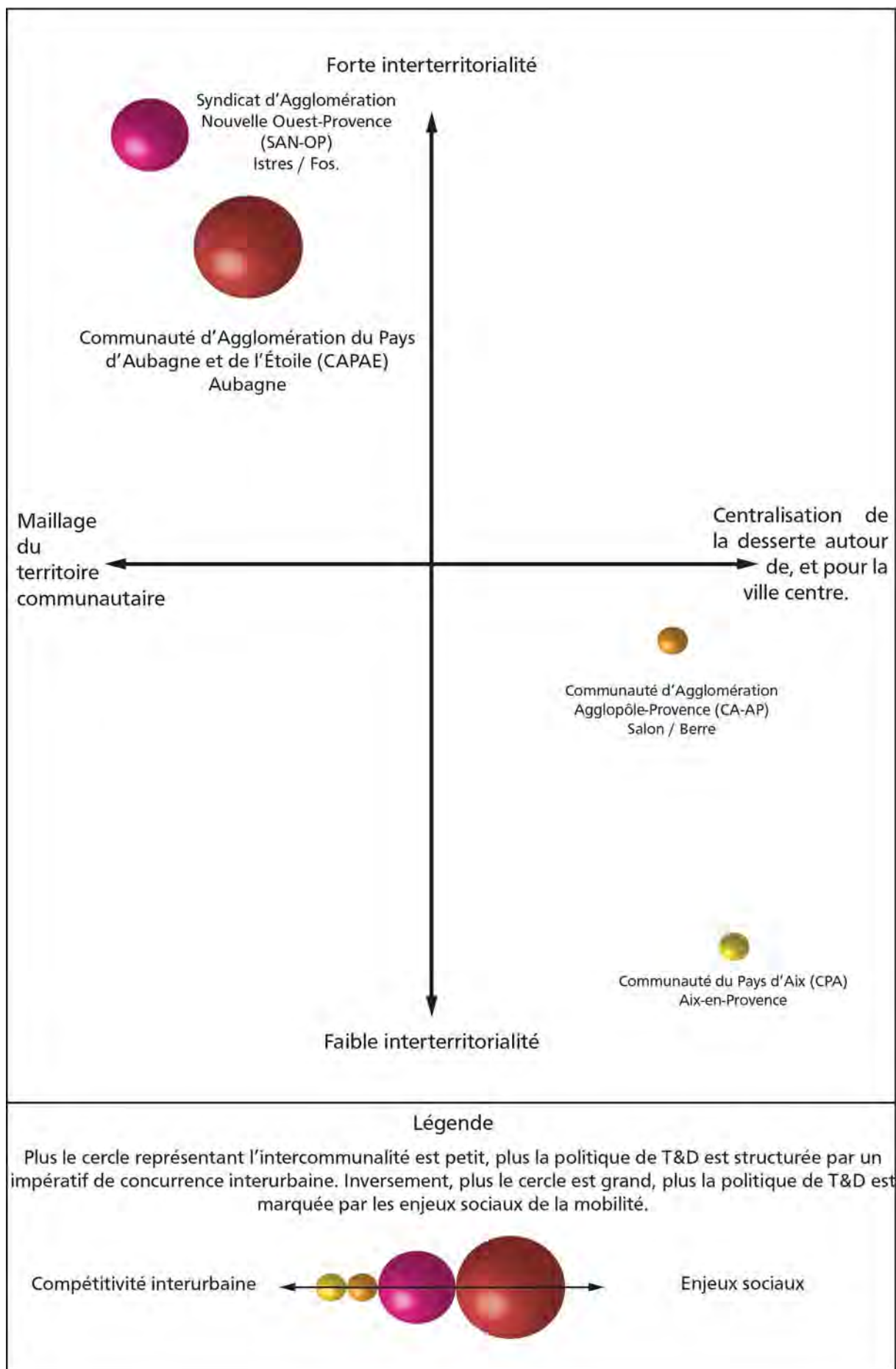


Figure 10. Caractériser les politiques intercommunales de transports publics urbains.

Troisième partie

**Réguler les circulations automobiles
en ville : valorisation urbaine et
mécanismes marchands de la
sélectivité des usagers**

Le stationnement une compétence communale articulée aux politiques intercommunales de transports publics urbains ?

Cette partie embrasse une vision plus globale que les seules politiques intercommunales de transports publics urbains, celle des déplacements et de leur régulation par le couple commune/communauté. En effet, l'étude des politiques urbaines de régulation des circulations automobiles que nous proposons dans cette partie vient compléter et prolonger celle des politiques communautaires de transports publics et de leur registre dominant de solidarité. Par politiques urbaines, nous entendons ici l'association des politiques communales et intercommunales.

Cette partie se justifie puisque les politiques urbaines de stationnement constituent à la fois des politiques centrales en matière d'organisation des mobilités³⁸⁶ et un angle mort des recherches sur les politiques locales de transport et de déplacements et leurs dimensions sociales. Il s'agit donc d'un objet de recherche original, faiblement balisé et dont le sens est rarement questionné. En effet, très peu de travaux s'intéressent aux objectifs dominants qui sous-tendent les politiques de stationnement. Aux questions pourquoi, comment et pour qui sont organisées ses politiques urbaines, la littérature donne peu d'éléments de réponse, nous le verrons. Engager un travail sur les objectifs dominants et les instruments variés de ces politiques urbaines permet *in fine* d'affiner notre analyse portant sur la territorialisation et les objectifs dominants des politiques urbaines de transports et de déplacements.

En outre, l'articulation des politiques de stationnement et de circulation automobile à celles de transports publics constitue un élément de la cohérence globale des politiques urbaines de

³⁸⁶ Dupuy Gabriel, 1999, *La dépendance automobile...*, *op. cit.*

transport et de déplacements. C'est d'ailleurs pour cela qu'est proposée aux intercommunalités d'agglomération la compétence optionnelle "*création ou aménagement et entretien des voies d'intérêt communautaire ; création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire*"³⁸⁷. Lors de la réforme de l'intercommunalité à la fin de la décennie 1990, le législateur indique que ce transfert représente une source de cohérence globale des politiques de transport et de déplacements à l'échelle des agglomérations³⁸⁸. Pour autant, cette compétence optionnelle est soumise à la définition d'un "*intérêt communautaire*". Par nature ambigu, instable, évolutif dans le temps et varié d'un groupement à l'autre, "*l'intérêt communautaire*" constitue une ligne de partage entre les compétences intercommunales et communales³⁸⁹. Dès lors, l'étude du stationnement nous renvoie au partage de cette compétence entre communes et intercommunalité. Comme nous le verrons, les compétences intercommunales en la matière sont restreintes. Cela nous incite alors à aborder l'intercommunalité en tant qu'institution inachevée³⁹⁰ dans laquelle communes et intercommunalité forment un couple dont les décisions s'entrelacent³⁹¹. Finalement, au fil de cette partie nous nous intéressons progressivement à des compétences qui restent essentiellement du ressort communal. Cette focale complète utilement notre appréhension des politiques communautaires de transports publics urbains.

L'organisation interne de cette partie, se calque sur la précédente. Tout d'abord, nous mettons en avant les traits communs, les objectifs et les instruments partagés de ces politiques urbaines de régulation des circulations automobiles en ville (Chap. 7). Dans un premier temps, nous revenons alors sur les interventions communautaires dans le domaine de la voirie et du stationnement. Il s'agit dans ce chapitre de cerner dans quelle mesure les politiques de voiries et de stationnement relèvent de la compétence communautaire. Après avoir observé la faiblesse des interventions intercommunales dans ce domaine, nous revenons, dans un second temps, sur les objectifs partagés des politiques communales de régulation du stationnement et des circulations automobiles dans les villes-centres des intercommunalités étudiées.

³⁸⁷ Article L5216-5 du Code Général des Collectivités Territoriales.

³⁸⁸ C'est ce qui se dégage du rapport rédigé par Gérard Gouzes au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur le projet de loi n°1155 relatif à l'organisation urbaine et à la simplification de la coopération intercommunale. On peut notamment y lire : "*La création ou l'aménagement et l'entretien de la voirie est étroitement liée à la compétence concernant l'aménagement de l'espace et notamment l'organisation des transports*" p. 73.

³⁸⁹ Benchendikh François, 2002, "L'intérêt communautaire dans les agglomérations en pratique", *AJDA*, p. 1327 – 1331

³⁹⁰ Le Saout Rémy, *L'intercommunalité un pouvoir inachevé*, art. cit.

³⁹¹ Boino Paul, Desjardins Xavier, *Intercommunalité : politique et territoire*, op. cit. p.85

Quels objectifs poursuivent les politiques urbaines de régulation du stationnement ? Ces politiques urbaines de stationnement s'articulent-elles aux objectifs affichés par les politiques communautaires de transports publics urbains, à savoir initier une dynamique de report modal ?

Ensuite, dans le chapitre 8, nous revenons sur les différenciations territoriales des politiques urbaines de régulations du stationnement et des circulations automobiles en ville. Deux dimensions de ces politiques nous intéresseront particulièrement : l'évolution de la contrainte tarifaire durant les dix dernières années et l'évolution de l'espace soumis à la contrainte tarifaire. Ces deux dimensions nous intéressent en ce qu'elles renvoient à "*l'instrumentation du tri social et spatial*³⁹²", à l'intensité des inégalités d'accès à la ville. Nous verrons tout d'abord que les villes-centres des intercommunalités à l'histoire bourgeoise et aux paysages préservés, Aix-en-Provence et Salon-de-Provence, instrumentent explicitement leurs politiques de régulation du stationnement dans l'optique de sélectionner les usagers des centres urbains. Ces politiques urbaines déploient alors une batterie d'outils techniques qui, imbriqués les uns aux autres, permettent d'opérationnaliser la sélection des usagers. Finalement, nous verrons comment ces mêmes outils sont partiellement remis en cause dans leurs usages afin de limiter la sélectivité des usagers du centre-ville dans les villes-centres des intercommunalités à l'histoire industrielle et ouvrière, Aubagne et Istres.

³⁹² Reigner Hélène, 2013, *Sous les pavés de la qualité urbaine...*, op. cit., p. 111 – 140.

Chapitre 7

Intercommunalité, voirie et stationnement : (dés)articulation des politiques urbaines de Transport et de Déplacements

Introduction : voirie et stationnement quelle ligne de partage des compétences entre intercommunalités et communes

Ce chapitre s'intéresse aux aspects génériques des politiques urbaines de régulation du stationnement et des circulations automobiles en ville. Dans un premier temps, il revient sur les interventions communautaires en matière d'aménagement de la voirie. Dans un second temps, il s'attarde sur les politiques communales de régulation du stationnement et des circulations automobiles dans les villes-centres des intercommunalités étudiées.

La compétence stationnement et voirie communautaire est l'une de celles où la répartition des compétences entre communes et intercommunalité est la plus floue. Car, si près de 70 % des intercommunalités urbaines disposent de la compétence optionnelle "*voirie et stationnement communautaire*"³⁹³, les interventions communautaires dans ce domaine varient fortement d'une intercommunalité à une autre. Trois raisons à cela. Tout d'abord, le transfert de cette compétence nécessite la définition d'un intérêt communautaire, ce qui en fait varier la substance d'une intercommunalité à l'autre³⁹⁴. Ensuite, la définition de son contenu soulève de nombreuses interrogations juridiques auxquelles les intercommunalités n'apportent pas les mêmes réponses. Par exemple, les trottoirs, fossés, caniveaux et pistes cyclables qui jouxtent

³⁹³ Selon une étude menée par l'AdCF. Voir, AdCF, 2007, *compétences statutaires et actions intercommunales*, les notes de l'observatoire, p.10

³⁹⁴ Sur l'ambiguïté de l'intérêt communautaire voir : Benchencikh François, 2002, "L'intérêt communautaire dans les agglomérations en pratique", *ADJA*, p. 1327 – 1331. Concernant spécifiquement la définition de l'intérêt communautaire en matière de voirie voir : "La voirie d'intérêt communautaire, actes du colloque organisé par l'association des maires de France", *Les annales de la voirie*, n°69, septembre 2002, p.139 -157.

la voirie communautaire doivent-ils être transférés à l'intercommunalité³⁹⁵ ? Enfin, la compétence optionnelle “*voirie et stationnement communautaire*” est loin d'être le seul moyen d'intervention des intercommunalités dans ce domaine. En effet, fonds de concours, entrées de villes et aménagement des zones d'activités économiques sont autant de compétences mobilisées par l'intercommunalité et les communes pour intervenir dans l'aménagement de la voirie. En fait, à travers les politiques de stationnement et d'aménagement de la voirie, nous entrons dans des politiques bicéphales dans lesquelles les compétences intercommunales et communales se chevauchent.

Dans un premier temps, nous verrons que l'aménagement de la voirie et la régulation du stationnement ne sont pas pleinement des compétences communautaires sur les territoires étudiés. Certes, les intercommunalités interviennent dans ce domaine à travers une multitude de compétences, néanmoins les politiques de stationnement restent toujours du ressort des communes (7.1).

À partir de ce constat, nous avons focalisé notre travail sur les politiques communales de régulation du stationnement et des circulations automobiles dans les villes-centres des intercommunalités étudiées. Nous avons alors observé une certaine désarticulation entre les discours qui fondent ces politiques communales et ceux qui justifient les politiques intercommunales de transports publics urbains. Alors qu'elle pourrait être considérée comme un outil d'une politique globale de report modal à l'échelle de l'agglomération, la régulation du stationnement et des circulations automobiles en ville est intégrée à une politique globale de développement des centralités commerciales selon l'adage “*no parking, no business*”. Finalement, sous la contrainte d'une diminution de la visibilité de l'automobile dans les espaces publics de surface et afin d'offrir aux consommateurs un accès aisé au centre-ville, ces politiques urbaines de stationnement déploient des instruments qui participent à sélectionner les usagers des centres urbains d'une valorisation de l'espace public (7.2.).

7.1. Les *consensus communautaires* au prisme des interventions intercommunales dans la voirie et le stationnement

La création et l'aménagement de la voirie est le domaine d'action communautaire le plus flou auquel on ait eu à faire face. D'après l'Assemblée des Communautés de France, près de 70%

³⁹⁵ Voir, Gardere Anne, Rey Pierre-Stéphane, 2004, “Les à-côtés de la voirie”, *Intercommunalités*, n°75, janvier, p. 14.

des intercommunalités urbaines ont en charge cette compétence. Pourtant, sur l'ensemble des territoires que l'on étudie, une seule intercommunalité a en charge cette compétence, la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (CPA). Une intercommunalité, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile (CAPE), n'intervient pas du tout dans les domaines de la voirie et du stationnement, bien qu'elle s'intéresse au stationnement dans le cadre de sa politique de transports publics urbains, comme nous le verrons plus tard. Deux autres structures intercommunales interviennent dans ce domaine sans pour autant s'être vues transférer la compétence "*voirie et stationnement communautaire*". Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence (SAN-OP) et la Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence (CA-AP) aménagent des voiries existantes ou encore créent et aménagent des voiries nouvelles. En fait, l'intervention communautaire dans le domaine de la voirie n'est pas exclusivement liée à la compétence de création et d'aménagement des voiries d'intérêt communautaire. Les intercommunalités interviennent bien souvent dans ce domaine par le biais d'autres compétences : développement économique et notamment la création et l'entretien des zones d'activités, fonds de concours et entrées de villes.

7.1.1. À la CPA : voirie et stationnement au service de la qualité des espaces publics

La Communauté d'agglomération du Pays d'Aix est la seule des intercommunalités étudiées exerçant la compétence optionnelle *voiries et stationnements d'intérêts communautaires*. Cependant, elle intervient aussi par d'autres biais dans ces domaines : aménagement des zones d'activités économiques et "*entrées de villes*". C'est l'intercommunalité qui s'active le plus dans ces deux domaines.

Aménagement des zones d'activités

Tout d'abord, concernant la voirie communautaire, la définition de la substance de la politique communautaire s'effectue rapidement après la création de la CPA et est stabilisée depuis. Un temps, il est question de transférer certaines voiries communales "structurantes", assurant des liaisons fortes entre plusieurs communes de l'intercommunalité. Cependant, les voiries relevant de l'intérêt communautaire sont finalement les voies communales desservant uniquement un équipement communautaire (ex : déchetterie) et les voiries communales des zones d'activités d'Aix-en-Provence. En 2008, la liste des voies communautaires, communiquée par le service juridique de l'intercommunalité, nous indique que cette dernière s'est vue transférer les voies communales inscrites dans le pôle d'activité d'Aix les Milles et

celles du pôle commercial de la Pioline à Aix-en-Provence. Néanmoins, cette compétence n'est pas le seul moyen d'action de l'intercommunalité dans le domaine de l'aménagement des voiries et des espaces publics. En effet, au nom de sa compétence économique, l'intercommunalité a réaménagé l'ensemble des voiries inscrites dans les zones d'activités intercommunales, et notamment celles de Vitrolles, Pertuis et Rousset. Ici, ce sont essentiellement les pôles secondaires qui bénéficient de l'action communautaire. Ensuite, l'intercommunalité développe une politique active en matière de traitement des entrées de villes dans l'ensemble des communes.

Les entrées de villes : indicateur de la qualité d'un territoire ?

À partir de la fin des années 1980, les “*entrées de ville*” deviennent progressivement des espaces pris en compte dans l'aménagement urbain. Les “*entrées de ville*” marquent la transition entre la campagne périurbaine et la ville agglomérée, ce sont des espaces publics délaissés situés en bordure des espaces urbanisés, sur des axes de circulation où s'agglomèrent des activités économiques principalement commerciales et régulièrement renouvelées³⁹⁶. En 1994, Mr Dupont, sénateur, se voit confier la réalisation d'une mission pour le compte du ministère de l'environnement et celui de l'équipement afin de proposer des mesures permettant de juguler la dévalorisation généralisée des “*entrées de ville*” néfaste à l'image et l'identité urbaine des villes³⁹⁷. Ce rapport aboutit à la rédaction d'un nouvel article dans le code de l'urbanisme selon lequel les terrains situés de part et d'autre d'une voirie non urbaine sont inconstructibles sans document d'aménagement d'ensemble³⁹⁸.

La CPA, s'engage activement dans la valorisation de ces délaissés urbains. Avant la création de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, les “*entrées de ville*” sont une compétence optionnelle de la Communauté de Communes du Pays d'Aix-en-Provence et ce dès sa naissance³⁹⁹. La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix reprend à sa charge cette compétence. L'aménagement des “*entrées de ville*” est demandé par les maires aux services techniques de la CPA, tous les projets sont ensuite examinés, amendés et réalisés

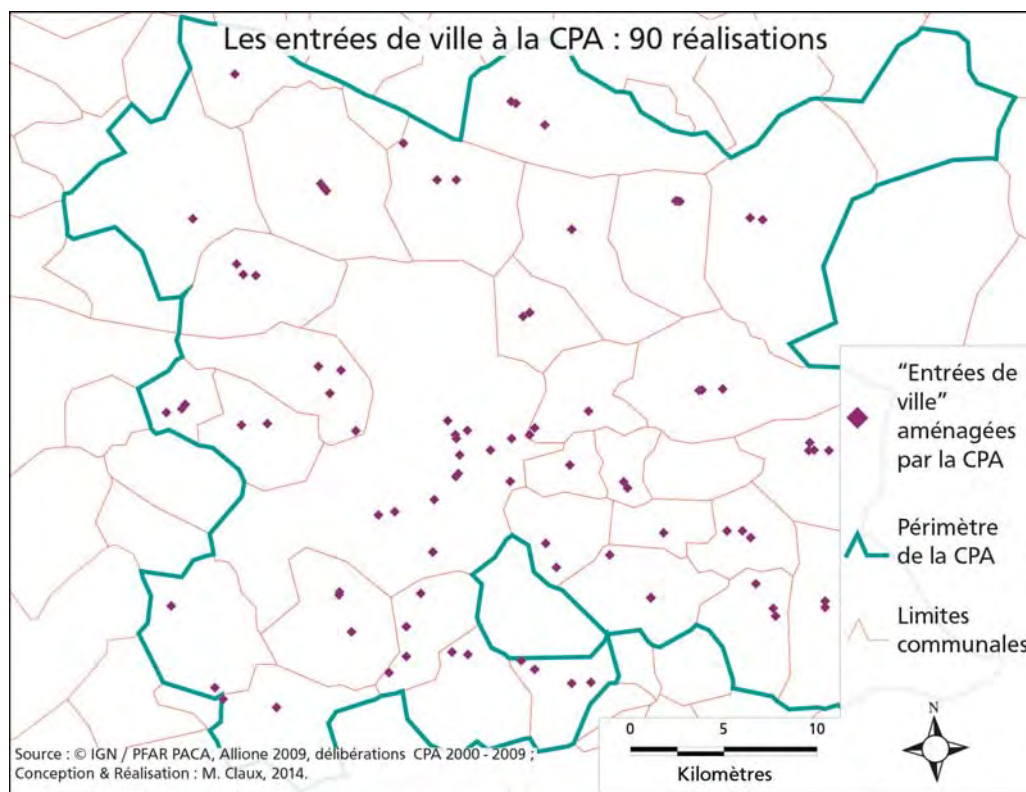
³⁹⁶ CERTU, 1999, *Entrées de Ville, dossier bibliographique*.

³⁹⁷ Dupont Ambroise, 1994, *Les entrées de villes ou redonner goût à l'urbanisme*, Paris : rapport remis aux ministres de l'environnement, Mr Michel Barnier, et de l'équipement, Mr Bernard Bosson, octobre.

³⁹⁸ Article L111-1-4 du code de l'urbanisme, créé par l'article 54 de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

³⁹⁹ Arrêté du préfet des Bouches-du-Rhône portant création d'une communauté de communes entre Aix-en-Provence, Bouc-bel-Air, Coudoux, Saint-Cannat, Venelles et Vitrolles. 21 décembre 1993.

après l’aval du conseil communautaire. Cela explique le nombre important des réalisations et le coût global de la politique communautaire⁴⁰⁰.



Carte 23. Les entrées de ville à la CPA : 90 réalisations.

En 2004, la CPA fait réaliser par une équipe regroupant urbanistes, architectes et paysagistes un *atlas des entrées de ville*⁴⁰¹. Ce document ne propose pas de schémas d’aménagement d’ensemble, il définit un cadre général d’exercice de la compétence “*entrées de ville*”. Grâce à un traitement urbain et paysager, cette compétence doit participer à l’affirmation de l’identité intercommunale, notamment à travers l’emploi de matériaux nobles et la pose d’un mobilier urbain standardisé à l’échelle de la Communauté d’Agglomération⁴⁰². Les problématiques d’insertion des circulations “douces” ou “actives” et de sécurité routière ne sont pas exclues des réaménagements des entrées de villes, elles sont néanmoins secondaires.

⁴⁰⁰ “Le budget annuel du service “entrées de ville” représente environ 7 à 8 % du montant global d’investissement de la CPA. [...] le budget annuel semble se stabiliser autour de 7 à 8 millions d’euros.” Allione Élodie, 2009, *Les entrées de ville dans une politique globale d’aménagement du territoire. Analyse des projets d’entrées de ville du Pays d’Aix pour le développement d’un outil d’aide à la prise de décision*, rapport de stage de licence, Université Aix-Marseille II, Institut Universitaire de Technologie, département CS – GU, p. 14 -15.

⁴⁰¹ Delapierre Michel (ss la dir), 2005, *Atlas des entrées de villes, propositions générales*, Urbanis Conseil.

⁴⁰² Allione Élodie, 2009, *Les entrées de ville dans une politique globale d’aménagement du territoire. Analyse des projets d’entrée de ville du Pays d’Aix pour le développement d’un outil d’aide à la prise de décision*, rapport de stage de licence, Université Aix-Marseille II, Institut Universitaire de Technologie, département CS – GU.

Ces aménagements ponctuels des réseaux routiers réalisés par la CPA visent avant tout à améliorer les qualités paysagères, architecturales et urbanistiques de ces délaissés, dans une optique globale d'amélioration du cadre de vie du territoire communautaire :

“Longtemps, les urbanistes se sont concentrés sur l'aménagement des centres-villes, au détriment de leurs abords. Pourtant, la qualité d'un territoire se juge aussi par le soin apporté aux entrées de ses villes et villages.”⁴⁰³

“On peut déjà constater que la traversée du territoire communautaire offre en certains endroits des séquences paysagères peu flatteuses qui ne valorisent pas du tout le potentiel du Pays d'Aix. Il convient de se pencher sur cette question dont le traitement [...] délivrera une image très positive du territoire traversé.”⁴⁰⁴

“L'urbanisme moderne s'attache à soigner aujourd'hui les “entrées de ville”. Cela n'a pas toujours été le cas. Il s'agit pourtant d'un premier contact avec la cité. Elles donnent le ton et forment une vitrine décisive. Depuis 1993, ces entrées de ville sont une “compétence CPA”. En trois ans, un effort remarquable a été fait. Il sera poursuivi. C'est là une des clés de l'image d'Aix...”⁴⁰⁵

“M.C : Quel est votre métier, comment pouvez vous me le décrire ?

Je suis chargé d'opération, à l'origine je suis décorateur urbain et mon métier aujourd'hui c'est d'essayer d'aménager les entrées de villes pour les 34 communes de la CPA. Le titre exact c'est plasticien de l'environnement architectural, c'est joli, c'est beaucoup plus beau. Décorateur urbain c'est un raccourci que les gens comprennent mieux. Un décorateur urbain c'est quelqu'un qui aménage tous les espaces qui sont un peu délaissés par les architectes, les paysagistes.”⁴⁰⁶

Le stationnement communautaire

Contrairement aux “entrées de ville”, la nature de la compétence stationnement de l'intercommunalité est fortement évolutive dans le temps. En la matière, l'intérêt communautaire a été défini quatre fois : en 2001⁴⁰⁷, en 2002⁴⁰⁸, en 2005⁴⁰⁹ et en 2010⁴¹⁰.

⁴⁰³ **Source : présentation de la compétence entrée de ville sur le site internet de la CPA.** <http://www.agglo-paysdaix.fr/amenagement-habitat/amenagement/entrees-de-villes.html>, consulté le 16 septembre 2013.

⁴⁰⁴ CPA, 2005, *Projet d'Agglomération Pays d'Aix 2015*, p. 88.

⁴⁰⁵ “Entrées de ville : Clés de l'image d'Aix”, *Aixendialogue*, n°27, Août 2006, p.18.

⁴⁰⁶ Entretien, responsable du service des entrées de villes, CPA, février 2010.

⁴⁰⁷ Conseil communautaire de la CPA, délibération n°2001-A046, du 20 juillet 2001.

⁴⁰⁸ Conseil communautaire de la CPA, délibération n°2002-A030, du 25 mars 2002.

L'évolution de l'intérêt communautaire marque le changement progressif de l'objectif de la politique intercommunale. Initialement, l'intercommunalité pouvait exclusivement intervenir dans *“les études, la création et la gestion des parcs de stationnement liés aux gares des lignes ferroviaires situés sur le territoire de la communauté⁴¹¹”*. Il s'agit alors d'une politique intercommunale en faveur de la construction de pôles d'échanges, par l'intermédiaire de la réalisation de parkings faisant l'interface entre les lignes ferroviaires et la voiture particulière.

Rapidement, la définition de la compétence communautaire évolue. Progressivement, l'objectif de la politique communautaire change. Il s'agit aujourd'hui de protéger les centres-villes et centre-villages de l'envahissement automobile. À partir de 2002, une nouvelle définition de l'intérêt communautaire est adoptée. La politique intercommunale consiste désormais en la réalisation de *“parcs de dissuasion, situés hors centre-ville et directement liés à une connexion avec des transports urbains, soit spécifiques et dédiés à ces équipements, soit réadaptés pour les servir⁴¹²”*. Cette nouvelle définition de l'intérêt communautaire permet la réalisation du parc-relais du Krypton à Aix-en-Provence. En 2005, la modification de l'intérêt communautaire porte sur la distinction, au sein des parcs de dissuasion, entre parcs-relais et parcs de persuasion⁴¹³. Les parcs-relais sont payants, clôturés, gardiennés et combinés à des navettes de bus fréquentes et gratuites permettant de rejoindre le centre-ville. Les parcs-relais sont localisés à Aix-en-Provence. Les parcs de persuasion sont, eux, des parcs de stationnement gratuits, localisés à proximité des centres-villes et desservis par les transports collectifs. À partir de cette nouvelle définition, l'ensemble des communes de la CPA bénéficie de parcs de stationnement d'intérêt communautaire créés par l'intercommunalité. Enfin, en 2010, l'intérêt communautaire en matière de stationnement est étendu à l'ensemble des parkings gratuits situés à proximité de ligne de transports collectifs. Cette nouvelle définition offre plus de latitude quant à l'emplacement des parcs de persuasion qui doivent désormais être situés à *“proximité”* d'une ligne de transports collectifs. L'appréciation de cette *proximité* reste à la discrétion du bureau et du conseil communautaire, toutefois, on envisage aisément qu'il permettra la réalisation de nombreux parkings gratuits à proximité des noyaux villageois des communes de la communauté d'agglomération.

⁴⁰⁹ Conseil communautaire de la CPA, délibération n°2005-A049, du 25 mars 2005.

⁴¹⁰ Conseil communautaire de la CPA, délibération n°2010-A111, du 24 juin 2010.

⁴¹¹ Conseil Communautaire de la CPA, délibération n°2001-A046, du 20 juillet 2001.

⁴¹² Conseil communautaire de la CPA, délibération n°2002-A030, du 25 mars 2002.

⁴¹³ Conseil communautaire de la CPA, délibération n°2005-A049, du 25 mars 2005.

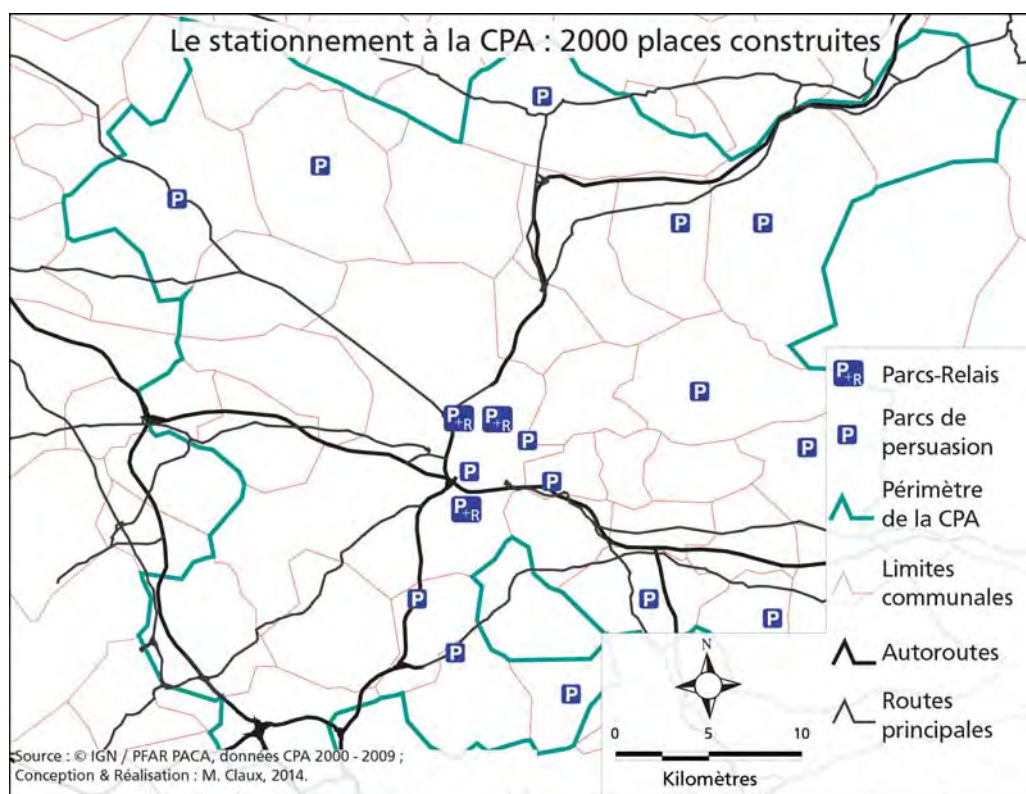
On voit à travers l'évolution de l'intérêt communautaire, une modification progressive de l'objectif poursuivi par la politique intercommunale de stationnement. Actuellement, il ne s'agit plus de favoriser la création de pôles d'échanges, mais "*d'inciter les automobilistes à ne plus encombrer le cœur des communes*⁴¹⁴", de leur apprendre à "*mieux se garer pour mieux respirer*⁴¹⁵" et ainsi bénéficier "*des centres-villes sans tracas*⁴¹⁶". La redéfinition de l'intérêt communautaire n'est pas simplement au service des communes, elle participe aussi d'une redéfinition sémantique de l'objet pôle d'échange ce qui a pour effet de redéfinir la substance même de la politique communautaire de stationnement. En effet, dans les redéfinitions successives de l'intérêt communautaire, on passe progressivement d'une notion de pôle d'échange, à une notion de parc de dissuasion. Or, ces terminologies renvoient à des réalités distinctes en matière d'organisation de l'intermodalité⁴¹⁷. Initialement, la compétence stationnement de l'intercommunalité s'entend au sens d'organisation des échanges entre le mode ferré et la voiture particulière, il s'agit alors de promouvoir des connexions entre ces modes. Actuellement, la compétence stationnement de l'intercommunalité vise à dissuader les automobilistes de continuer leur trajet en voiture. Le parc de dissuasion devient alors une barrière, une frontière, un rempart contre l'automobile.

⁴¹⁴ "Pour convertir les Automobilistes", *Pays d'Aix Magazine*, n°6, janvier – mars 2005, p. 26.

⁴¹⁵ "Mieux se garer pour mieux respirer", *Pays d'Aix Magazine*, n°14, janvier - mars 2007, p. 30.

⁴¹⁶ "Les centres-villes sans tracas", *Pays d'Aix Magazine*, hors série projet d'agglomération, 2004, p. 20.

⁴¹⁷ Richer Cyprien, 2008, "l'émergence de la notion de "pôle d'échanges" : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires", *Les cahiers scientifiques du transport*, n°54, p. 101 – 123.



Carte 24. Le stationnement à la CPA : 2 000 places construites.

7.1.2. La CA-AP, aménagement de la voirie et réticence au jeu intercommunal

Les maires de la Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence sont réticents à toute montée en puissance de l'institution communautaire. C'est pour cette raison qu'ils n'ont pas transféré à l'intercommunalité la compétence *voirie et stationnement d'intérêt communautaire*. Pour autant, cela n'empêche pas l'intercommunalité d'intervenir dans l'aménagement de la voirie par deux biais : la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion des zones d'activités et les fonds de concours à la voirie. Ces interventions révèlent un consensus communautaire dominé par Berre l'Étang et Salon-de-Provence mais contrôlé de près par l'ensemble des communes.

Voiries des zones d'activités communautaires

Tout d'abord, le transfert à l'intercommunalité des voies inscrites dans les zones d'activités d'intérêts communautaires profite exclusivement aux communes de Berre l'Étang et de Salon-de-Provence. En effet, parmi les 30 zones d'activités que compte l'intercommunalité seule trois sont déclarées d'intérêt communautaire⁴¹⁸. Toutes les trois sont situées à Berre l'Étang et

⁴¹⁸ Conseil communautaire de la CA-AP, délibération n°175/03.

Salon-de-Provence⁴¹⁹. Les deux pôles urbains intercommunaux se partagent donc l'essentiel des ressources communautaires affectées au développement économique puisque ces zones d'activités vont bénéficier d'importants travaux d'aménagement et de réhabilitation de la voirie, entièrement pris en charge par l'intercommunalité. Pourtant, les autres communes de l'intercommunalité vont, dans le même temps, bénéficier d'un lot de consolation : la création d'un fonds de concours en matière économique⁴²⁰. D'une enveloppe annuelle de 500 000 euros, ce fonds de concours est exclusivement destiné à financer des dépenses d'investissements dans la voirie et l'aménagement paysagers des zones d'activités restées dans le giron communal. L'intercommunalité assure donc des subsides aux autres communes pour le développement et le réaménagement des zones d'activités.

Les fonds de concours à la voirie, quand un pacte budgétaire vole en éclat

Ensuite, la création d'un fonds de concours à la voirie communale, son remaniement et finalement l'arrêt de ce mécanisme de répartition des ressources communautaires, met en relief toute la difficulté qu'a cette intercommunalité à assurer un consensus stable. L'analyse fine des délibérations concernant le versement de ces fonds de concours rend compte d'une remise en cause de la domination de Berre l'Étang et Salon-de-Provence dans la structure communautaire. Initialement, un seul fonds de concours à la voirie rurale est élaboré et l'enveloppe globale est répartie entre les différentes communes de l'intercommunalité. Le principe de répartition comprend deux critères : 40 % répartis selon la part de la population communale dans la population intercommunale et 60 % selon la part du linéaire de voirie communale dans la somme du linéaire des voiries communales inscrites dans l'intercommunalité⁴²¹. En 2006, cette architecture des fonds de concours relatifs à la voirie est revue. Le fonds de concours à la voirie rurale est remplacé par quatre fonds de concours⁴²². Suite à la mise en place de la nouvelle architecture des fonds de concours, les montants financiers annuels engagés par l'intercommunalité dans le réaménagement de la voirie sont multipliés par 11. Ils passent de 500 000 € à 5 500 000 €. À priori toutes les communes sont

⁴¹⁹ Les trois zones d'activités communautaires sont Euroflory à Berre l'Étang (spécialisée dans la logistique et l'industrie), La Gandonne (orientée vers le tertiaire et les services aux entreprises) et La Crau à Salon-de-Provence (spécialisée dans la logistique). Voir délibération n°175/03 du 25 mars 2003.

⁴²⁰ Conseil communautaire de la CA-AP, délibération n°177/03 du 25 mars 2003.

⁴²¹ Conseil communautaire de la CA-AP, délibération n°073/05 du 24 mai 2005.

⁴²² La délibération n°116/06 du 13 juillet 2006 du conseil communautaire crée un fond de concours à la voirie rurale ; un fond de concours à l'équipement des communes rurales ; un fond de concours à l'équipement des communes urbaines et un fond de concours à l'équipement des communes attributaires de la dotation de solidarité urbaine.

gagnantes, puisque toutes connaissent une augmentation des montants qu'elles perçoivent au titre des fonds de concours. Cependant, ces différents fonds n'évoluent pas de la même manière. En effet, suite à cette nouvelle distribution des fonds de concours, les communes de moins de 6 000 habitants voient leur part dans l'enveloppe globale diminuer de 30 % à 13 %. Symétriquement, ce sont alors les communes urbaines qui bénéficient de la nouvelle donne en matière de fonds de concours. La part dans l'enveloppe globale des communes de Berre l'Étang et Salon-de-Provence augmente, respectivement, de 15 % à 23 % et de 24 % à 34 %. Finalement, à partir de 2010, les fonds de concours à la voirie seront abandonnés.

| | Fonds de concours 2005 - 2007 | | Fonds de concours 2007 - 2009 | | Evolution | |
|--------------|----------------------------------|---------------|----------------------------------|---------------|-----------|---------------|
| | Montants | Part relative | Montants | Part relative | Montant | Part relative |
| Alleins | 11 352 | 2% | 55 646 | 1% | Gagnant | Perdant |
| Aurons | 10 884 | 2% | 53 352 | 1% | Gagnant | Perdant |
| Barben | 1 987 | 0% | 9 739 | 0% | Gagnant | Perdant |
| Berre | 74 115 | 15% | 1 278 127 | 23% | Gagnant | Gagnant |
| Charleval | 12 471 | 2% | 61 130 | 1% | Gagnant | Perdant |
| Eyguières | 27 793 | 6% | 136 237 | 2% | Gagnant | Perdant |
| La Fare | 16 128 | 3% | 126 427 | 2% | Gagnant | Perdant |
| Lamanon | 8 579 | 2% | 42 054 | 1% | Gagnant | Perdant |
| Lançon | 19 292 | 4% | 151 228 | 3% | Gagnant | Perdant |
| Mallemort | 24 735 | 5% | 121 250 | 2% | Gagnant | Perdant |
| Pelissane | 22 609 | 5% | 177 226 | 3% | Gagnant | Perdant |
| Rognac | 37 060 | 7% | 676 704 | 12% | Gagnant | Gagnant |
| Saint chamas | 24 050 | 5% | 188 526 | 3% | Gagnant | Perdant |
| Salon | 121 458 | 24% | 1 868 737 | 34% | Gagnant | Gagnant |
| Senas | 41 652 | 8% | 204 170 | 4% | Gagnant | Perdant |
| Velaux | 42 484 | 8% | 333 025 | 6% | Gagnant | Perdant |
| Vernègues | 3 350 | 1% | 16 422 | 0% | Gagnant | Perdant |
| Somme | 500 000 | 100% | 5 500 000 | 100% | | |

Tableau 16. CA-AP : évolution de la répartition des flux financiers liés aux fonds de concours. Source : calculs de l'auteur à partir d'un ensemble de délibérations communautaires.

7.1.3. Au SAN-OP, persistance de l'ancien consensus communautaire

L'intercommunalité Ouest-Provence présente la particularité d'être un Syndicat d'Agglomération Nouvelle, ses compétences diffèrent donc de celles des communautés d'agglomération et se rapprochent de celles des communautés urbaines. Pour faire simple, les interventions sur la voirie et les espaces publics engagées par l'intercommunalité le sont à travers deux biais. D'un côté, l'intercommunalité est compétente en matière de réalisation

des voies nouvelles⁴²³. Une fois les voies créées, le SAN-OP les rétrocède aux communes membres. De l'autre, le SAN-OP peut financer un ensemble de travaux pour le compte des communes⁴²⁴.

L'intercommunalité ne dispose pas d'un service technique dédié à la création et l'aménagement des voiries et des espaces publics, ce sont les communes qui disposent de ces services et facturent les prestations réalisées à l'intercommunalité. Cependant, elle dispose d'un service technique qui réalise les études nécessaires à l'aménagement des voiries et la création des parcs de stationnement. À la manière des fonds de concours, l'aménagement de la voirie et des espaces publics financés par le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence se base sur un pacte financier stable. Chaque commune dispose d'une enveloppe financière lui permettant de réaliser les projets qu'elle souhaite et qu'elle hiérarchise. Aucun cahier des charges portant sur la nature des aménagements à réaliser n'encadre les actions communales. À titre indicatif, la direction technique et réalisation du SAN-OP a bien voulu nous communiquer la répartition de l'enveloppe financière pour l'année 2010. Clairement, cette enveloppe financière marque la prégnance du précédent consensus communautaire, dans lequel la commune d'Istres dominait l'ensemble intercommunal.

| | Montant en Millions d'euro, après subventions CG et CR. | % du total |
|-----------|--|------------|
| PSLdR | 2 | 8% |
| Grans | 1,1 | 4% |
| Cornillon | 0,4 | 2% |
| Miramas | 8 | 30% |
| FSM | 5 | 19% |
| Istres | 10 | 38% |
| Total | 26,5 | 100% |

Tableau 17. SAN-OP : répartition de l'enveloppe financière travaux sur voirie. Source : service technique et réalisation du SAN-OP, année 2010.

⁴²³ Art. L5333-1 du Code Général des Collectivités Territoriales : *“Le syndicat d'agglomération nouvelle exerce les compétences des communes en matière de programmation et d'investissement dans les domaines de l'urbanisme, du logement, des transports, des réseaux divers et de la création des voies nouvelles et du développement économique.”*

⁴²⁴ Selon l'article L5333-5 du Code Général des Collectivités Territoriales, *“Le syndicat d'agglomération nouvelle peut assurer la gestion de services et l'exécution de tous travaux ou études pour le compte des communes membres dans les conditions fixées par convention avec la ou les communes intéressées. Ils peuvent demander, dans des conditions fixées par convention, à une ou plusieurs communes d'assurer pour son compte certaines prestations de services et, le cas échéant, certains investissements. Ces conventions sont adoptées à la majorité des deux tiers des membres du comité syndical.”*

Les aménagements financés par cette enveloppe communautaire sont des projets communaux fortement hétérogènes d'une commune à l'autre. Hormis les montants, après subvention, des travaux financés par le SAN-OP, les différents services contactés n'ont pas souhaité nous fournir d'informations concernant les opérations réalisées et leurs localisations.

Conclusion : des compétences intercommunales résiduelles en matière de stationnement

Les interventions communautaires dans la création et l'aménagement des voiries et du stationnement témoignent d'une volonté partagée de préserver les communes : l'intercommunalité finance, les communes disposent. Néanmoins, ces interventions sont issues d'un processus de négociations à travers lequel émergent, une fois encore, des territoires gagnants de la coopération intercommunale. Ainsi, à la CPA la centralité bénéficie prioritairement de l'investissement communautaire dans ce domaine. Viennent ensuite les pôles secondaires (Vitrolles, Pertuis, Rousset-Trets) et en dernier lieu les espaces périphériques. Au SAN-OP, la répartition des crédits est le fruit d'un compromis passé où Istres dominait la structure communautaire. À la CA-AP, la prise en charge des voies inscrites dans les zones d'activités communautaires reflète la domination du tandem Berre-Salon sur l'ensemble intercommunal ; tandis que l'évolution puis la suppression des fonds de concours à la voirie rappellent l'instabilité du compromis communautaire.

Finalement, les compétences et interventions communautaires dans l'aménagement des voiries et du stationnement sont restreintes et peu lisibles. De ces interventions éparses n'émerge aucune cohérence globale. Aucune intercommunalité ne se saisit pleinement du stationnement. Aucune des intercommunalités étudiées ne perçoit l'aménagement des voiries et du stationnement comme un prolongement de sa compétence d'organisation des transports publics urbains. Certes, ici ou là, des passerelles émergent entre ces compétences. Néanmoins, elles restent réduites et très localisées. C'est pour cette raison que nous avons finalement recentré notre focale sur les politiques communales de régulation du stationnement et des circulations automobiles élaborées par les villes centres des intercommunalités étudiées.

7.2. Réguler le stationnement et les circulations automobiles en ville : attractivité commerciale et sélectivité de l'accès aux espaces publics centraux

Les politiques de régulation du stationnement et des circulations automobiles produites dans les villes-centres nous sont apparues comme disjointes des politiques de transports publics intercommunales. Tandis que les politiques intercommunales de transports publics urbains justifient leur intervention dans les villes-centres à travers des discours portant sur l'efficacité du report modal, nous l'avons vu dans la partie précédente ; la régulation du stationnement et des circulations n'est pas considérée par les municipalités comme un outil d'une politique globale et cohérente de report modal à l'échelle de l'agglomération. Au contraire, les politiques de stationnement produites par les municipalités visent à améliorer l'accès, y compris en automobile, des espaces urbains centraux dans une logique de développement de leur attractivité commerciale.

Les politiques urbaines de stationnement poursuivent un ensemble d'objectifs plus large qui peut entrer en contradiction avec celui, spécifique, d'une diminution de la dépendance automobile. À une époque où les enjeux environnementaux sont naissants, McShane et Meyer, à partir d'une étude réalisée sur Baltimore, appuient l'idée selon laquelle les politiques de régulation du stationnement représentent des outils techniques au service d'objectifs urbains plus globaux⁴²⁵. Ils définissent six objectifs potentiellement assignés aux politiques urbaines de stationnement : le développement économique ; l'efficacité des systèmes de transports ; l'amélioration de l'accessibilité ; l'équité de la distribution du stationnement ; la protection de l'environnement et la préservation des centres urbains⁴²⁶. Ces objectifs ne sont pas exclusifs les uns des autres. La réalisation de ces différents objectifs s'effectue toujours par une stratégie de régulation du stationnement s'appuyant sur quatre leviers : le contrôle de l'offre disponible ; le contrôle de l'accès⁴²⁷ ; le contrôle de la distribution spatiale et enfin le contrôle de la tarification. Pour notre part, nous nous intéresserons à l'évolution de l'offre disponible et l'évolution de la tarification du stationnement depuis le début de la décennie 2000 dans les quatre villes centres des intercommunalités étudiées, à savoir Aix-en-Provence, Salon-de-Provence, Aubagne et Istres.

⁴²⁵ Ils disent explicitement : "*parking policy as a mechanism for achieving larger ends*" McShane Mary, Meyer Michael D., 1982, "Parking policy and urban goal : linking strategy to needs", *Transportation*, n°11, p. 131 – 152.

⁴²⁶ *Ibid.*, p. 133.

⁴²⁷ Par exemple, le fait de réserver certains espaces de stationnement aux véhicules à occupation multiple.

Dans ces quatre politiques urbaines de régulation du stationnement, l'objectif prioritaire est d'accroître l'attractivité, notamment commerciale, des centres ville patrimoniaux⁴²⁸. Pour cela, deux objectifs intermédiaires sont assignés aux politiques urbaines de régulation du stationnement et des circulations automobiles en ville. Ce sont ces deux piliers de ces politiques urbaines de régulation du stationnement et des circulations automobiles en ville qui nous intéressent ici.

D'un côté, il s'agit de diminuer la visibilité de la voiture particulière sur l'espace public afin de valoriser les centres urbains patrimoniaux. C'est ce que Mc Shane et Meyer nomment "*le renforcement des aménités et de l'attractivité culturelle, la préservation du caractère unique de la ville*"⁴²⁹. Cet objectif affiché de qualité de vie entretient un rapport étroit avec l'appréciation de l'attractivité commerciale des centres-villes patrimoniaux. Il s'agit là de politiques urbaines génériques et balisées par ailleurs⁴³⁰. Néanmoins, nous présentons les objectifs et l'outillage de ces politiques urbaines parce qu'elles sont fortement imbriquées aux politiques urbaines de régulation du stationnement et qu'elles ne peuvent être extraites d'une étude des politiques de stationnement, ne serait-ce que parce que ces politiques tendent à réduire la quantité d'espace public de surface affecté au stationnement⁴³¹ (7.2.1.).

De l'autre, les politiques de stationnement participent à capter, au profit des centres urbains, les flux physiques par lesquels circulent des revenus privés qui favorisent le développement des territoires infranationaux⁴³². Comme nous le dit Laurent Davezies, la circulation de ces revenus privés entre territoires est en grande partie liée à la généralisation de la mobilité individuelle⁴³³. Or, qu'ils soient de courtes ou de longues portées, qu'ils soient motivés par un séjour touristique ou un acte quotidien de consommation, ces déplacements s'effectuent le plus souvent en voiture particulière⁴³⁴. Ces revenus, qu'ils soient captés à l'extérieur du

⁴²⁸ McShane Mary et Meyer Michael D. parlent à ce propos de "*healthy retail sale climate*" et classent cet objectif des politiques urbaines dans celui plus large du développement économique. McShane Mary, Meyer Michael D., 1982, "Parking policy and urban goal...", *art. cit.*, p. 134.

⁴²⁹ *Ibid.*, p. 133. Traduit par nos soins.

⁴³⁰ Voir notamment Brenac Thierry, Reigner Hélène, Hernandez Frédérique, 2013, "Centres-ville aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ?", *Recherche Transports Sécurité*, n°4, p. 271 – 282.

⁴³¹ D'ailleurs, comme le souligne Frédéric Héran : "*circulation et stationnement sont indissociables (ce sont des produits joints)*", dans Héran Frédéric, 2001, "La réduction de la dépendance automobile", *Cahiers Lillois d'Économie et de Sociologie*, n°37, p. 74.

⁴³² Davezies Laurent, *La richesse des territoires*, *op. cit.*

⁴³³ *Ibid.*, p. 33 – 40.

⁴³⁴ Orfeuil Jean-Pierre, *Une approche laïque de la mobilité*, *op. cit.*, p. 53 – 54.

territoire ou participent d'une circulation des richesses sur le territoire⁴³⁵, alimentent le développement des villes. Dès lors, les politiques urbaines étudiées tendent avant toute chose à améliorer l'accès automobile aux espaces centraux en augmentant la capacité de stationnement. Nous verrons alors que ces politiques sont construites selon le même adage : *"no parking, no business"*. Finalement, nous observerons que ces politiques urbaines concilient diminution de la visibilité automobile et amélioration de l'accès automobile dans les centres urbains en arbitrant des conflits d'usage du service stationnement (7.2.2.). Dès lors, ces politiques posent question quant à la hiérarchisation des usagers admis à stationner dans les centres urbains, et à l'amélioration sélective de l'accès au centre urbain.

7.2.1. Limiter la visibilité automobile dans les centres urbains patrimoniaux

Les politiques urbaines de régulation du stationnement des circulations automobiles oeuvrent à diminuer la visibilité de l'automobile dans les centres urbains. En *"libérant"* les cours, ruelles et places de l'automobile, ces politiques oeuvrent à valoriser ces espaces publics, à les rendre agréables et propices à la déambulation piétonne. À des degrés divers, les quatre politiques urbaines étudiées oeuvrent à diminuer la visibilité du stationnement sur l'espace public, nous y reviendrons par la suite. Pour atteindre cet objectif, les politiques urbaines de régulation du stationnement enfouissent les espaces de stationnement d'une part et suppriment des espaces de stationnement sur voirie lors de leurs réaménagements d'autre part. Les acteurs qui élaborent ou mettent en œuvre ces politiques lèvent toute ambiguïté quant à l'ambition de cette diminution de la visibilité automobile dans les centres urbains : ces aménagements servent l'attractivité du centre-ville, et notamment son attractivité commerciale. Dans cet objectif, les politiques urbaines de régulation du stationnement déploient un ensemble d'outils techniques afin de limiter la visibilité du stationnement dans le centre-ville. Il s'agit alors de paraître agréables pour être attractives.

Paraître agréable...

À partir des années 1980, le stationnement de surface est progressivement reconsidéré. Il n'est plus seulement un point d'entrée et de sortie du réseau routier, il devient une portion de

⁴³⁵ Dans la théorie de la base économique, le développement local repose sur un triptyque en interrelation : créer des richesses (économie productive), capter des richesses (économie résidentielle), faire circuler ces richesses (secteur domestique). Le secteur domestique est à la fois induit et inducteur de développement. Ce secteur participe à faire circuler sur le territoire les richesses captées à l'extérieur du territoire. (Davezies, 2008).

l'espace public à reconquérir⁴³⁶. Au nom d'une amélioration de la qualité de vie et d'une mise en valeur de l'espace public, la reconquête de l'espace dévolu au stationnement et à la circulation automobile devient progressivement un objectif majeur des politiques urbaines de stationnement⁴³⁷.

Cette inflexion des politiques de stationnement de surface au profit de la qualité urbaine est bien documentée dans le cas lyonnais par les thèses de Cécile Duverney-Prêt et Emmanuel Perrin⁴³⁸. À partir du début de la décennie 1990, et sous l'impulsion de Michel Noir, récemment élu, la politique de régulation du stationnement lyonnaise participe d'une reconquête des espaces publics dévalorisés par le stationnement de surface. Cette politique de reconquête s'opère initialement à destination de l'espace central, la presqu'île, puis se diffuse alentour. En 2009, sous le titre "Lyon : comment la laborieuse est sortie de son cocon" le magazine "Géo" revient sur la transformation de Lyon depuis trente ans⁴³⁹. Cet article de presse comprend un ensemble de photographies prises avant et après la métamorphose, nombre d'entre elles mettent en avant la disparition du stationnement de surface.



Photo 2. Lyon, 1979 - 2009, le quai Claude Bernard.⁴⁴⁰

⁴³⁶ Une place de stationnement sur voirie représente environ 12m². Source : Mathon Sylvie, 2008, *Le stationnement résidentiel sur l'espace public. État des lieux, problèmes et perspectives*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Paris-Créteil, Institut d'Urbanisme de Paris, septembre, p. 27.

⁴³⁷ Duverney-Prêt Cécile, 2008, "L'acceptabilité des politiques de stationnement restrictives. Observation d'une controverse lyonnaise", Thèse de doctorat en Géographie, Aménagement et Urbanisme, Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, novembre, p. 191 – 210. ; Perrin Emmanuel, 2004, *L'automobile en milieu urbain, genèse et dynamiques d'un territoire*, Thèse de doctorat en Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon II, décembre, p. 510 – 550.

⁴³⁸ Duverney-Prêt Cécile, *l'acceptabilité des politiques...*, op. cit. ; Perrin Emmanuel, *L'automobile en milieu urbain...*, op. cit.

⁴³⁹ Sorgue Pierre et Schuller Philippe, 2009, "Lyon – Comment la laborieuse est sortie de son cocon", *Géo*, n°362, avril 2009, p. 114 – 133.

⁴⁴⁰ Photo 2009 Schuller Philippe.



Photo 3. Lyon, 1979 - 2009, la Rue Mercerie.⁴⁴¹

Ces photographies permettent de visualiser ce que Cécile Duverney-Prêt et Emmanuel Perrin relatent dans le cas lyonnais : la mise en valeur de l'espace public à laquelle participent désormais les politiques urbaines de régulation du stationnement. Le cas lyonnais n'est pas isolé, à partir des décennies 1980 - 1990, toutes les grandes villes s'engagent dans une reconquête des espaces publics dépréciés par le stationnement de surface et la circulation automobile. À Bordeaux, les quais ne sont plus un parking à ciel ouvert. À Marseille, le cours Estienne d'Orves n'accueille plus un parking en ouvrage de trois étages, il est rendu à la circulation piétonne. À Lille, la Grand Place n'est plus un espace ouvert au stationnement. À Strasbourg, la place Kléber n'est plus un espace de circulation automobile, il est dédié aux piétons. À Toulouse, la place Daurade n'est plus un espace de stationnement, c'est un parc.



Photo 4. Bordeaux, 1979 - 2009, quai de la Gironde⁴⁴².

⁴⁴¹ Photo 2009, Schuller Philippe.

⁴⁴² Source : "Bordeaux 1979 – 2009 : un changement éclatant", *Géo*, n°365, juillet 2009, photo 2009 de Frédéric Desmesure.



Photo 5. Strasbourg, 1979 - 2009, Rue des Tonneliers⁴⁴³.

Indéniablement, l'outil phare de ces “reconquêtes” de l'espace public est le parking souterrain. Il a l'avantage de réaffecter de vastes espaces publics de surface à la déambulation piétonne, tout en améliorant l'accès automobile au centre-ville qui est nécessaire à la croissance de l'activité commerciale. Cet outil est bien souvent un préalable aux projets de piétonisation des hypers centres patrimoniaux. Ainsi, à Aix-en-Provence, les premières réalisations de stationnement en ouvrage intervenues dans les années 1970 soutiennent directement la première opération de piétonisation⁴⁴⁴, tandis que les réalisations intervenues lors de la décennie 2000 sont constamment présentées comme les bases nécessaires à toute extension du secteur piétonnier⁴⁴⁵.

⁴⁴³ Source : “Strasbourg 1979 – 2009 : la belle de l'est au cœur de l'europe”, *Géo*, n°370, décembre 2009, photo 2009 de François Kronenberg.

⁴⁴⁴ “À Aix, la restructuration des accès, réclamée impérativement par les commerçants du centre-ville, s'est traduite de 1977 à 1978, par l'ouverture de quatre parcs de stationnement aux abords du secteur piétonnier, portant l'offre globale à 3 000 places” Vaudour Nicole, 1982, “Les espaces piétonniers en Provence-Côte d'Azur, *Annales de géographie*, vol. 91, n°506, p. 449.

⁴⁴⁵ ““La piétonisation était impossible à mettre en place sans au préalable avoir développé une véritable politique de stationnement à Aix. Cela aurait tué le commerce, et donc la vie dans le centre historique”.[...] 4 800 places de stationnement plus tard les travaux [de la piétonisation] vont commencer en mars”, “Le grand chantier de Maryse Joissains en marche”, *AixenDialogue*, n°48, p. 12. ; “Point essentiel de la pacification du centre-ville, le projet de piétonisation est lancé. [...] Si la piétonisation était inscrite dans son programme [celui de Maryse Joissains] de 2001, elle induisait en préalable le développement d'une véritable politique de stationnement à Aix. C'est aujourd'hui chose faite”, “La piétonisation en marche”, *AixenDialogue*, n°45, p. 16.

Pourtant, cet outil, imposant par son coût et ses effets majeurs sur la visibilité de l'automobile, n'est pas le seul à être mobilisé par les politiques de régulation du stationnement et des circulations automobiles. La diminution de la visibilité du stationnement automobile passe aussi par une redistribution des espaces de stationnement lors des réaménagements des cours, ruelles et places. Ainsi, à Salon-de-Provence, lors du réaménagement des cours ceinturant le centre patrimonial, le stationnement en épi laisse la place à du stationnement longitudinal à la chaussée. Cela permet de libérer des espaces à destination de la déambulation piétonne. (Illustration 18).



Illustration 18. Salon-de-Provence, le Cours Victor Hugo avant et après sa rénovation. (Source : Journal municipal de la ville de Salon-de-Provence, Ensemble, hors série “coté cours”, septembre 2006, p. 4 – 5)

À cette redistribution des espaces de stationnement à une échelle très micro, s'ajoute une autre à l'échelle de la ville-centre. L'élaboration de parking relais en périphérie a alors explicitement vocation à “décourager [certains] automobilistes à accéder au centre-ville avec leur voiture particulière⁴⁴⁶”. Ce report vers la périphérie des espaces de stationnement, s'effectue donc afin “de désengorger le centre-ville de la circulation automobile”⁴⁴⁷.

Avec plus ou moins de vigueur, les politiques que nous étudions s'inscrivent dans cette nouvelle donne des politiques urbaines de régulation du stationnement et des circulations automobiles. Ainsi, le projet urbain salonais a permis de supprimer la quasi-totalité des 850 places de stationnement public de surface qui occupaient, jusqu'en 2013, la place Jules Morgan située au centre de la commune (Illustration 19 ; renvoi encadré partie II à insérer). De même, la réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté Sextius Mirabeau à

⁴⁴⁶ Richer Cyprien, 2008, “L'émergence de la notion de “pôle d'échanges” : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires”, *Les cahiers scientifiques du transport*, n°54, p. 112.

⁴⁴⁷ Aix en Dialogue, n°40, p.8.

Aix-en-Provence a abouti, entre autres, à remplacer un vaste espace de stationnement de surface par une allée piétonnière (Illustration 20).



Illustration 19. Salon-de-Provence, la place Jules Morgan en 2011 et une vue d'artiste de ce à quoi elle devrait ressembler après sa rénovation. (Source : cliché auteur et plaquette d'information de l'équipe municipale).



Illustration 20. Aix-en-Provence, Sextius - Mirabeau avant et après l'opération d'urbanisme. (Source : journal municipal de la ville d'Aix-en-Provence, *Aixendialogue*, numéro spécial « 2001 – 2011. Une décennie pour Aix-en-Provence, p. 20 – 21.)

... pour être attractive

Cette valorisation des espaces publics centraux questionne l'ambition de ces politiques. Pourquoi déployer autant d'énergie à réduire la visibilité automobile dans ces seuls espaces centraux ? D'autant plus qu'ailleurs dans la ville, la gêne qu'occasionne le stationnement sur l'espace public pose rarement question⁴⁴⁸. Selon nous, la reconquête des espaces centraux observés dans ces politiques urbaines participent d'une mue entrepreneuriale des politiques urbaines. Elles oeuvrent à *“la production d'un cadre de vie suffisamment agréable pour*

⁴⁴⁸ Voir notamment Mathon Sylvie, 2008, *Le stationnement résidentiel sur l'espace public. État des lieux, problèmes et perspectives*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Paris-Créteil, Institut d'Urbanisme de Paris, septembre.

*attirer et retenir [...] des consommateurs ou des touristes*⁴⁴⁹”. Elles oeuvrent à faire de la ville “*an innovative, exciting, creative, and safe place [...] to visit, to play and consume in.*”⁴⁵⁰”.

Pour être plus précis, un élément nous semble caractériser la mue de ces politiques urbaines : elles s’inscrivent dans un double processus de compétition territoriale. La première de ces compétitions oppose centres commerciaux périphériques et commerces de centre-ville. Ici, la restriction de la visibilité automobile dans les centres urbains doit s’entendre comme une opposition à la place qui lui est réservée dans les centres commerciaux périphériques. Cette opposition témoigne de la recherche d’un avantage comparatif du commerce de centre-ville vis-à-vis des centres commerciaux périphériques. Il s’agit de réaffirmer le rôle d’un territoire central et symbolique dans la division spatiale de la consommation. En quelque sorte, on peut dire que ces politiques servent une opposition symbolique entre le “shopping-balade” réalisé dans un environnement de qualité au “run-shopping” qui caractérise les espaces commerciaux périphériques. La seconde de ces compétitions oppose les appareils commerciaux des centres urbains patrimoniaux entre eux. Dans ce contexte, il ne s’agit plus seulement de doter les centres urbains patrimoniaux et commerciaux d’avantages comparatifs mais d’apprécier la qualité urbaine et la déambulation piétonne afin de ne pas se faire distancer par les autres pôles urbains dans le secteur commercial. D’ailleurs, les acteurs qui élaborent ces politiques urbaines s’entendent sur ce point :

*“Le but [de la politique de suppression du stationnement de surface] c’est de redistribuer l’espace et de se réapproprier l’espace des centres anciens. C’est l’objectif de Mme le maire. Elle veut un centre-ville agréable à vivre, et il n’y a pas dix millions de solutions. Il faut enlever les voitures et redistribuer l’espace pour les piétons et les usagers. Forcément, c’est une attractivité supplémentaire. C’est une qualité de vie qui est vendue. Parce que quand on gagne en qualité de vie, on gagne en activité commerciale.”*⁴⁵¹

“M.C : Dans vos politiques d’aménagements de la voirie, vous avez aussi une volonté de diminuer l’espace qui est accordé à l’automobile. [...] Est-ce que vous

⁴⁴⁹ Billen Claire, Decroly Jean-Michel, Van Criekingen Mathieu, “Les mutations contemporaines de la valorisation des territoires”, *op. cit.*, p.115

⁴⁵⁰ Harvey David, 1989, “From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism”, *Geografiska annaler. Series B, Human Geography*, vol.7, n°1, p.9.

⁴⁵¹ Entretien, directeur du service circulation et stationnement, Aix-en-Provence, janvier 2012.

élaborez cela dans un registre de développement de l'attractivité économique par une amélioration de la qualité de vie qui attire le chaland et le fait rester plus longtemps ?

De notre point de vue oui. Je ne sais pas si vous connaissiez avant la rénovation des cours [...] avant ce n'était pas agréable le centre-ville. Aujourd'hui, vous avez des centaines de personnes parce que l'on a doublé les trottoirs, parce qu'il n'y a plus qu'une voie de circulation. Donc on a beaucoup plus de gens qui circulent à pied sur les cours, et donc qui peuvent aller plus facilement aux commerces qu'avant. [...] Donc, nous c'est clair que l'on a cet objectif de maintenir et d'accroître l'attractivité du centre-ville [...] Puis il y a aussi l'aspect touristique. Aujourd'hui, les touristes se promènent dans Salon. Il y a dix ans il n'y en avait pas un.⁴⁵²

“Supprimer le stationnement de surface tout en le remplaçant par du stationnement souterrain ou encore excentré, c'est le choix de Mr le maire. Donc, je ne peux qu'y adhérer. Je pense que si on ne fait pas un effort pour redynamiser notre ville et l'embellir, si on ne passe pas par là, notre centre-ville va s'éteindre.[...] Pour redynamiser le centre-ville, il nous faut aussi supprimer des places de stationnement. Puis là c'est pas énorme. On supprime 34 places, c'est marginal. Par contre, on ne supprime pas un boulevard de 180 – 200 places. [...] Je pense que n'importe quel maire qui ne redynamise pas son centre-ville, on perd en attraction du centre-ville, on perd de la fréquentation. Les gens ne viennent plus parce que ce n'est pas beau, donc on est obligé d'en passer par là. [...] La politique de stationnement a été une pièce maîtresse de ce projet de réaménagement. C'est une pièce maîtresse mais peu visible je pense. Avant, on était sur de la gestion courante, des horodateurs, du stationnement. Mais depuis 5 ou 6 ans, le stationnement est de plus en plus pris en compte par les municipalités, il s'inscrit dans les projets de développement des communes.⁴⁵³”

On retrouve dans ces propos une ambition majeure de ces politiques, celle d'attirer des visiteurs, des chalands et des touristes, bref, d'attirer des flux de revenus dans les centres urbains.

Ces politiques de valorisation des centres urbains sont indispensables à la compréhension du tri potentiel qu'organisent ces dernières. Elles nécessitent de supprimer le stationnement de surface et de l'enfouir. Or, sans cette pression sur la qualité des espaces publics, l'offre de stationnement est moins contrainte, la rivalité entre les différents usagers du stationnement est

⁴⁵² Entretien, élue déléguée à l'agenda 21, aux politiques de déplacements et de stationnement, Salon-de-Provence, juillet 2012.

⁴⁵³ Entretien, directeur du service réglementation et droit des places, Istres, décembre 2011.

moins forte. Nous allons à présent nous focaliser sur les politiques de régulation du stationnement et la sélectivité des usagers qu'elles opèrent.

7.2.2. “No parking, no business”

Cette section est consacrée à la sélectivité, en termes d'usage et d'usagers, qu'organisent les politiques urbaines de stationnement. Dans un premier temps, nous revenons sur la forte rivalité qui caractérise l'usage du bien/service stationnement. Ensuite, nous revenons sur l'objectif générique de ces politiques urbaines, à savoir offrir une capacité de stationnement en vue de soutenir le commerce de centre-ville. Cet objectif associé à la rivalité qui caractérise le stationnement amène potentiellement ces politiques urbaines à sélectionner les usagers des espaces de stationnement situés en centre-ville. En effet, privilégier l'accès des consommateurs suppose de leur réserver le stationnement dans l'espace central. Dans ce cadre, les politiques de stationnement déploient un ensemble d'outils (la tarification du stationnement, la création de parcs relais) qui participent potentiellement à construire un accès différencié aux centres urbains selon les usagers. Dans cette section, il s'agit d'exposer les objectifs et les outils partagés de ces politiques urbaines pour mieux comprendre, dans le chapitre suivant, le traitement différencié des enjeux sociaux de ces politiques urbaines selon le territoire étudié.

Le stationnement, une rivalité entre trois types d'usagers

En matière de stationnement trois catégories d'usagers sont distinguées par les politiques de stationnement : les visiteurs, les résidents et les pendulaires.

Les “résidents” représentent la première catégorie d'usagers du centre-ville. Ces usagers stationnent sur l'espace public des centres urbains lorsqu'ils ne disposent pas d'espaces privés de stationnement. Schématiquement, les résidents des centres urbains utilisent des espaces de stationnement la nuit et les libèrent en journée quand ils partent travailler. En journée, ils peuvent avoir des besoins de stationnement de façon plus limitée. L'usage assez spécifique qu'ont les résidents du stationnement génère assez peu de rivalité vis-à-vis des autres usagers, visiteurs et pendulaires. De plus, le stationnement des “résidents” ne dépend que partiellement des politiques urbaines de régulation du stationnement public. En effet, le stationnement des résidents est avant tout une affaire d'espaces privés de stationnement. Le Plan Local d'Urbanisme est aujourd'hui l'instrument privilégié à la disposition des collectivités afin de

réguler cette offre privée de stationnement⁴⁵⁴. Néanmoins, face à l'insuffisance d'espaces privés de stationnement dans les centres urbains, le stationnement des résidents sur l'espace public a toujours été à l'agenda des politiques urbaines de régulation du stationnement. L'inscription à l'agenda de ces politiques du stationnement des résidents est aussi favorisée par le fait que les résidents représentent les seuls usagers dont on est sûr qu'ils soient aussi des électeurs.

Les “visiteurs” représentent la seconde catégorie d'usagers. Schématiquement, ils stationnent dans les centres urbains pour une durée de quelques heures afin d'accéder aux commerces, aux administrations, aux professions libérales et aux services. La plupart du temps, les “visiteurs” sont assimilés à des consommateurs qui stationnent dans les centres urbains le temps de réaliser leurs achats. Dans ce cas, les “visiteurs” représentent finalement des flux automobiles par lesquels circulent des revenus privés qui favorisent le développement des territoires. L'accueil de ces “visiteurs” est considéré comme primordial pour le développement des villes, c'est une priorité des politiques urbaines de régulation du stationnement. Attirer et capter les flux de déplacements automobiles, en leur offrant l'assurance de bonne condition de circulation et l'assurance d'un espace où stationner, c'est finalement tenter de capter une grande part des flux par lesquels circulent les revenus privés qui participent au développement des villes.

Les “pendulaires” représentent la dernière catégorie des usagers des centres urbains. Schématiquement, ces usagers résident hors des centres urbains mais y stationnent lors de leurs journées de travail. Ils arrivent en automobile dans les centres aux heures d'ouverture des commerces, bureaux et administration puis en repartent aux heures de fermeture. Les véhicules des pendulaires utilisent donc des espaces de stationnement durant l'ensemble de la journée et ce dès le début de journée. Dès lors, l'usage du stationnement public qu'ont ces pendulaires entre directement en rivalité avec l'usage qu'en ont les “visiteurs”. En effet, les pendulaires arrivent avant les “visiteurs” et, une fois leurs véhicules stationnés, les possibilités de stationnement pour les “visiteurs” se trouvent réduites.

Améliorer l'accès automobile aux centres urbains

Les politiques urbaines de régulation du stationnement sont produites afin d'améliorer l'accès en automobile aux centres urbains. Leur objectif prioritaire est d'offrir aux visiteurs des

⁴⁵⁴ Voir notamment Mathon Sylvie, *Le stationnement résidentiel sur l'espace public... op. cit.*

capacités de stationnement suffisante. Dans nos différents terrains d'études, le même adage domine l'élaboration des différentes politiques urbaines de stationnement : *"no parking, no business"*. Les différents acteurs rencontrés s'accordent sur la nécessité d'augmenter le nombre de places de stationnement afin de capter des flux de revenus privés dans les centres urbains patrimoniaux et d'y développer l'activité commerciale :

"En fait, on a compris que si l'on ne faisait pas cela [augmenter le stationnement], on tuait le cœur de ville. [...] Et, je trouve que ce qui est mis en place actuellement c'est très bien. On double la capacité de stationnement [en ouvrage] en centre-ville. [...] Les commerçants ont un poids important dans la politique de stationnement, parce que c'est une politique qui est très importante pour faire vivre leur commerce. S'il n'y a pas de stationnement, eux, ils meurent. On peut tuer les commerces si on ne met pas de stationnement, et ça, la ville, l'a compris."⁴⁵⁵

"[Salon-de-Provence] est une ville qui doit s'interroger sur sa politique de stationnement, sinon, cela pourrait être un frein à son dynamisme commercial."⁴⁵⁶

"L'objectif de la ville est d'améliorer l'accessibilité au centre-ville et les capacités de stationnement notamment en vue de soutenir le commerce de cœur de ville."⁴⁵⁷

"Le premier problème c'est que même dans les guides touristiques étrangers on trouvait, il y 10 ans, des conseils d'éviter Aix parce que l'on ne pouvait pas s'y garer, c'était l'enfer. Il y avait un déficit de place. [...] Donc, sur Aix il fallait construire des parkings [...] Il y avait une volonté : permettre l'accès au centre-ville."⁴⁵⁸

"Dans les années 1990 – 2000, on a construit des parcs de stationnement parce qu'il y avait tout de même des opportunités pour le commerce de centre-ville. Les commerçants nous disaient qu'ils perdaient de l'argent. On se trouve environné d'une zone [les Paluds] où il y a Auchan, Décathlon et 76 boutiques dans la galerie commerciale. Là, il y a du stationnement en abondance et il est gratuit. Donc on a développé le stationnement pour redynamiser un peu notre centre-ville."⁴⁵⁹

⁴⁵⁵ Entretien, directeur du service réglementation et droit des places, Istres, décembre 2011.

⁴⁵⁶ Entretien, directeur général adjoint des services techniques, Salon-de-Provence, décembre 2010.

⁴⁵⁷ Conseil municipal de Salon-de-Provence, délibération du 26 juin 2010.

⁴⁵⁸ Entretien, directeur de la SEMEPA, Aix-en-Provence, juin 2010.

⁴⁵⁹ Entretien, élu délégué à la politique de stationnement, Aubagne, décembre 2011.

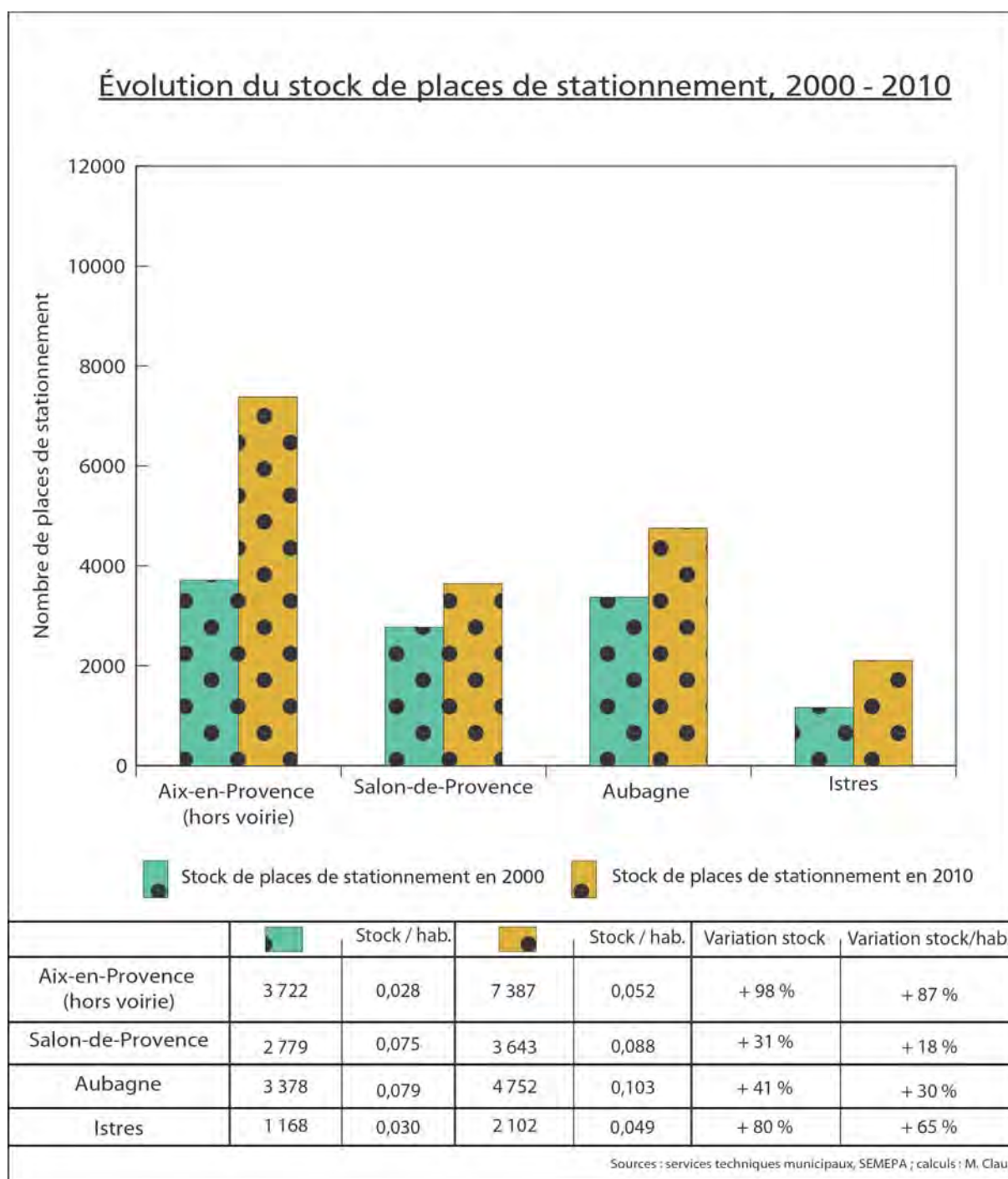
Dans un contexte doublement concurrentiel (concurrence des espaces commerciaux périphériques et des espaces commerciaux des centres-villes environnants), le développement de l'activité économique des espaces centraux dicte une politique d'augmentation du stock d'espace public de stationnement. Ainsi, durant la décennie 2000, les différentes villes centres étudiées élaborent des politiques de régulation du stationnement dont l'objectif prioritaire est l'augmentation du stock de places publiques de stationnement (Graphique 19). D'ailleurs, les journaux communaux d'information élaborent à ce sujet des dossiers qui laissent peu de doute sur les objectifs des politiques menées :

“Une politique de stationnement au service de l'attractivité de la ville⁴⁶⁰”

“Stationnement : l'incroyable bond en avant avec 6 100 places de plus⁴⁶¹”

⁴⁶⁰ Dossier, *Ensemble*, journal communal d'information et de communication de Salon-de-Provence, n°41, février – mars 2004.

⁴⁶¹ *Aixendialogue*, Journal communal d'information et de communication d'Aix-en-Provence, numéro spécial “2001 – 2011 : une décennie pour Aix-en-Provence”, p.26.



Graphique 19. Évolution du stock de places de stationnement, 2000 - 2010.

Cependant, il ne suffit pas seulement d'augmenter le stock de stationnement pour s'assurer d'une amélioration de l'accessibilité des visiteurs aux centres urbains. Il faut que les espaces de stationnement produits par la politique urbaine soient utilisés par des visiteurs, par des consommateurs ou des touristes qui viennent dépenser leurs revenus sur le territoire. Nous venons de le noter, le stationnement est un service fortement rival, qui oppose principalement deux types d'utilisateurs, les pendulaires et les visiteurs. Or, dans un contexte de rareté relative

d'un service fortement rival (le stationnement), améliorer l'accessibilité des centres urbains patrimoniaux pour les seuls flux physiques détenteurs de revenus privés, nécessite de sélectionner, de trier les usagers que l'on souhaite accueillir dans les centres urbains de ceux que l'on souhaite rejeter. Pour cela, les politiques oeuvrent, à travers l'association d'un ensemble d'outils, à réserver le stationnement de surface aux visiteurs.

Les outils du tri au profit des “visiteurs” : la contrainte tarifaire

Afin d'améliorer l'accessibilité des centres urbains aux seuls flux détenteurs de revenus privés, les politiques urbaines de stationnement vont contraindre fortement le stationnement des pendulaires dans l'espace central et les rejeter dans les périphéries. Ces politiques font la chasse à la “voiture ventouse” à “l'auto-immobile⁴⁶²”, celle qui n'a aucune plus-value économique :

“On a l'idée d'arrêter de mettre des voitures tampons dans le centre-ville parce que ça nuit au commerçant. Le commerçant il travaille moins bien quand il y a des voitures ventouses.”⁴⁶³

“Un pendulaire il va arriver à 8 heures du matin et repartir à 18 heures le soir, sa voiture aux heures d'ouvertures des commerces, c'est une voiture qui ne bouge pas de la journée, sa place n'est pas au centre-ville. Alors le problème dans un parking c'est d'éviter les voitures ventouses, celles des résidents et des pendulaires.”⁴⁶⁴

“ Le but [de la politique de stationnement] est de rejeter et d'éviter les voitures ventouses. Aix est quand même une ville étudiante. Donc on a pas mal d'étudiants qui arrivaient, qui garaient leur voiture et qui repartaient à la fin de la semaine et la voiture avait pris une place de stationnement qui n'avait pas été utilisée par les touristes, les aixois qui font leurs courses.”⁴⁶⁵

“Alors à Salon-de-Provence, on a une ville où il y a beaucoup de voitures et beaucoup de voitures ventouses. C'est-à-dire des gens qui se garaient le matin et repartaient le soir. Donc, il y avait une grande difficulté quand on allait en centre-ville pour se garer. On avait beaucoup d'espaces de stationnement ouverts, donc gratuit, une grande place centrale, Morgan, qui était un grand parking gratuit. Donc, d'un côté on

⁴⁶² Marzloff Bruno, 2007, “Le déclin annoncé de l'auto-immobile”, *transport*, n°447, mai-juin, p. 172 – 174.

⁴⁶³ Entretien, directeur du service réglementation et droit des places, Istres, décembre 2011.

⁴⁶⁴ Entretien, directeur de la SEMEPA, Aix-en-Provence, juin 2010.

⁴⁶⁵ Entretien, directeur du service circulation stationnement, Aix-en-Provence, décembre 2010.

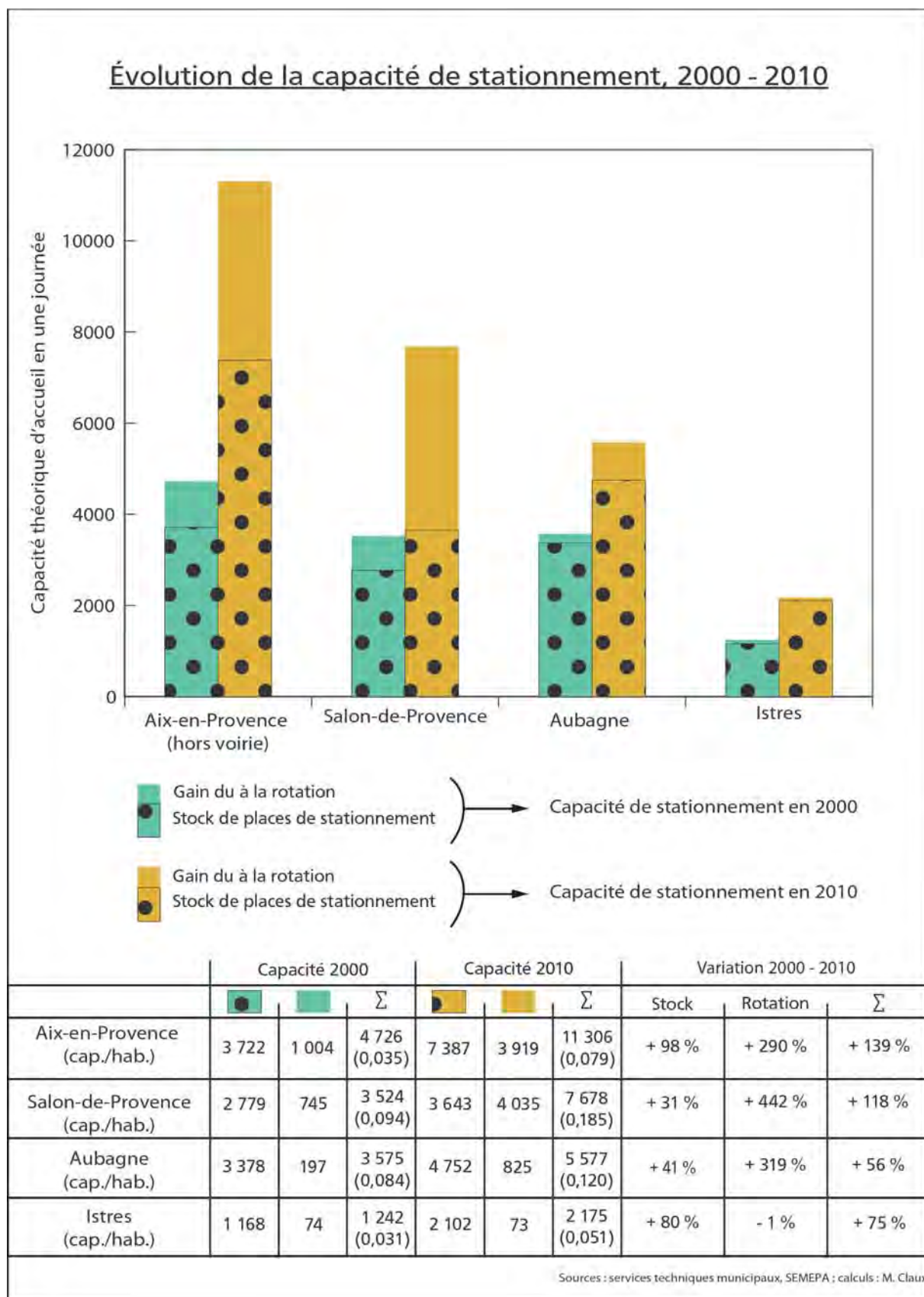
*avait un grand nombre de places de stationnement et de l'autre, d'une, c'est laid et ensuite un vrai problème de stationnement puisque ces places de stationnement étaient occupées avec très peu de rotation.*⁴⁶⁶”

Le premier levier de ces politiques pour réserver le stationnement aux visiteurs consiste à favoriser le stationnement de courte durée. Différentes options existent. Le disque bleu, qui contraint temporellement l'utilisation d'une place de stationnement, et la tarification. De l'avis des acteurs rencontrés *“l'argent plus que le disque bleu c'est le meilleur moyen d'assurer la rotation en surface”*⁴⁶⁷. La contrainte tarifaire est alors modulée dans l'espace afin de favoriser le stationnement de courte durée. Classiquement, la contrainte tarifaire est décroissante à mesure que l'on s'éloigne du centre. L'effet de la tarification du stationnement sur la rotation est important. À titre d'exemple, à Salon-de-Provence, 80 % de l'augmentation de la capacité de stationnement du centre-ville entre 2000 et 2010 est obtenue par une nette amélioration du taux de rotation des véhicules stationnant sur la voirie. Entre 2000 et 2010, ce taux de rotation passe en moyenne de 1,2 véhicule par place de stationnement en une journée à 3,3 véhicules par place de stationnement en une journée (Graphique 20). Cela nous amène à reconsidérer la manière de comptabiliser l'offre de stationnement publique qui est proposée par les politiques urbaines de stationnement. À la place d'un stock de places de stationnement, il nous faut davantage comptabiliser une capacité de stationnement (Graphique 20)⁴⁶⁸.

⁴⁶⁶ Entretien, élue déléguée à l'agenda 21 et aux politiques de déplacements et de stationnement, Salon-de-Provence, juillet 2012.

⁴⁶⁷ Entretien, directeur général adjoint des services techniques, Salon-de-Provence, décembre 2010.

⁴⁶⁸ Nous nommons capacité de stationnement l'évaluation du potentiel de stationnement sur le centre-ville de la commune. Cette capacité comprend le nombre de places de stationnement sur voirie et le taux moyen de rotation observé qui y est associé ainsi que le nombre de places disponibles en ouvrage et le taux moyen de rotation observé qui y est associé. Soit : stock rue x + taux de rotation rue x = capacité de stationnement en rue x .



Graphique 20.Évolution de la capacité de stationnement, 2000 - 2010.

Le second levier de ces politiques pour réserver le stationnement aux visiteurs consiste alors à reporter le stationnement des voitures ventouses à la lisière de l'espace urbanisé. Il s'agit de retenir les pendulaires aux portes de la ville en leur offrant un *produit* destiné à satisfaire leur besoin spécifique de stationnement. Ce *produit* ce sont les parcs-relais et les parcs de dissuasion. Couplés à des lignes de transports collectifs, ces parcs-relais permettent aux pendulaires de minimiser leurs dépenses de stationnement, à condition d'accepter une élévation globale de la pénibilité de leurs déplacements à destination de la ville-centre, notamment du fait de l'augmentation de leurs temps de déplacement.

À partir du Graphique 20 nous pouvons néanmoins noter que le taux de rotation des véhicules par place de stationnement n'est pas homogène d'un territoire à l'autre. Cet indicateur permet d'ailleurs de distinguer différentes "façons de faire" en matière de régulation du stationnement. D'un côté, les communes d'Aix-en-Provence et Salon-de-Provence prêtent une attention toute particulière à l'élévation de cet indicateur de rotation au cours de la décennie 2000. De l'autre, les communes d'Istres et d'Aubagne y prêtent une attention marginale au cours de la même décennie.

Conclusion : le stationnement outil d'un accès sélectif aux centres urbains ?

Le premier résultat de cette incursion dans les politiques urbaines de régulation du stationnement et des circulations automobiles en ville, porte sur leur objectif. En aucun cas elles ne visent à atténuer la dépendance automobile⁴⁶⁹. En effet, elles ne tentent pas de diminuer la capillarité du réseau routier, l'accessibilité globale offerte par le stationnement automobile, à travers une suppression nette de places de stationnement. Un ensemble de travaux s'accordent sur le fait que seules de fortes contraintes de stationnement permettraient de s'attaquer à la dépendance automobile⁴⁷⁰, tout en mettant en avant les limites de cette action qui affecte essentiellement les flux à destination des centres urbains centraux⁴⁷¹.

⁴⁶⁹ Dupuy Gabriel, *La dépendance automobile...*, op. cit.

⁴⁷⁰ À titre d'exemple, une forte contrainte de stationnement joue en faveur d'une utilisation des transports urbains, d'un développement de la marche à pieds et du vélo : CERTU, 2009, *Contraintes de stationnement et pratiques modales, méthodologie et études des cas de Lille, Lyon et Montpellier*, collection rapports d'études, Lyon. La suppression du stationnement sur le lieu de travail joue dans le même sens : CEMT, 2001, *Gérer les déplacements du personnel. Un nouveau rôle pour l'entreprise*, rapport de la cent vingt et unième table ronde d'économie des transports, Paris. Voir aussi : Rennes Garance, Orfeuil Jean-Pierre, 1997, "Les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée", *Recherche Transports Sécurité*, n°57, p. 21 – 35.

⁴⁷¹ Marshall Stephen, Banister David, 2000, "Travel reduction strategies: intentions and outcomes.", *Transportation research part A*, n°34, p. 321 – 338.

Les politiques urbaines étudiées ne cherchent qu'à diminuer la visibilité de l'automobile dans les centres urbains, tout en augmentant la capacité de stationnement offerte dans ces centres.

Dans un contexte de concurrence des zones commerciales périphériques et des centres urbains patrimoniaux alentours, développer l'attractivité du commerce de centre-ville constitue actuellement l'horizon indépassable des politiques de régulation du stationnement. Ce n'est pas nouveau mais la décennie 2000 est caractérisée par un perfectionnement de la boîte à outils de ces politiques de stationnement, afin de cibler le stationnement des flux physiques détenteurs de revenus qui seront dépensés dans les centres urbains patrimoniaux. Ce perfectionnement passe par une attention toute particulière accordée au taux de rotation, dont le sens est d'organiser un tri des usages dans les centres urbains au profit des revenus circulants.

Pour autant, n'y a-t-il pas dans chacune des politiques urbaines étudiées une prise en compte différenciées de chacun de ces usagers du stationnement. Ces politiques urbaines ne hiérarchisent-elles pas différemment les usagers admis à stationner dans les centres-villes ?

Conclusion. Réguler le stationnement en ville : l'attractivité commerciale avant tout

Dans ce chapitre, nous avons tout d'abord balisé les interventions communautaires dans le domaine de la voirie et du stationnement. Ces interventions, fortement différenciées d'un territoire à l'autre, s'inscrivent dans des "consensus communautaires" assis sur des "intérêts communautaires" instables. Ces interventions communautaires, difficilement saisissables, restent marginales tant les communes conservent leurs prérogatives en la matière. Néanmoins, ces interventions communautaires donnent à voir finement la construction d'une action publique bicéphale, associant commune et intercommunalité. Selon nous, cette bicéphalie n'est pas source d'impuissance des politiques communautaires⁴⁷², au contraire, elle incite à renseigner l'articulation de ces politiques intercommunales à celles qui sont élaborées par les communes.

C'est dans l'optique de trouver ces articulations que nous nous sommes, ensuite, penchés sur les politiques communales de régulation du stationnement et des circulations dans les villes-centres des intercommunalités étudiées. Le premier résultat de cette incursion porte sur la contradiction entre les discours qui justifient ces politiques et ceux qui justifient les politiques intercommunales de transports publics urbains, observées dans la seconde partie de ce travail. En effet, les acteurs des politiques intercommunales de transports publics usent de discours quant à l'efficacité du report modal pour justifier l'investissement communautaire dans les villes-centres ; alors même que les politiques urbaines de stationnement ne s'engagent pas dans des actions visant à atténuer la dépendance automobile. Au contraire, les politiques engagées tendent à améliorer la capillarité du système automobile.

Selon nous, cette situation contradictoire résulte d'une double concurrence territoriale à laquelle fait face le tissu commercial des centres urbains : concurrence des centres commerciaux périphériques et concurrence des centres urbains environnants. Cette perception concurrentielle des aires de chalandise des centres-villes commerciaux anime les politiques urbaines de stationnement, qui, toutes, augmentent le stock disponible de stationnement dans les centres urbains afin de capter des flux de revenus mobiles. Cependant, l'augmentation de ce stock de stationnement bute sur un certain nombre de contraintes, parmi lesquelles la diminution de la visibilité de l'automobile dans les espaces publics de surface. Face à cette contrainte, les politiques urbaines de stationnement stabilisent le stock de place de

⁴⁷² Desage et Guéranger, *La politique confisquée...*, *op. cit.*, 147 – 170.

stationnement et hiérarchisent les usagers admis à stationner. En augmentant les contraintes tarifaires, elles privilégient le stationnement des visiteurs. En déportant le stationnement des pendulaires dans les périphéries urbaines, ces politiques réservent le stationnement dans le centre urbain aux flux de revenus solvables. Bref, ces politiques organisent une sélection des usagers en matière d'accès au centre urbain pour accueillir en priorité les flux de revenus propices au développement du centre urbain.

À la manière de ce que nous avons observé précédemment à l'échelle des agglomérations, n'y a-t-il pas, dans ces politiques de régulation du stationnement et des circulations automobiles en ville, des différenciations selon le territoire étudié ? N'y a-t-il pas des variations dans la hiérarchisation des usagers qui amènent à des utilisations différenciées des outils de la régulation du stationnement ? Ces variations témoignent-elles d'une prise en compte différenciée des effets sociaux de ces politiques urbaines ? À la manière de ce que nous avons observé à l'échelle des agglomérations, ces variations peuvent-elles être rapprochés de l'histoire sociale et économique de ces territoires ? Nous le pensons.

Le chapitre suivant se focalise donc, commune par commune, sur les usagers privilégiés par ces politiques urbaines et les outils déployés en matière de stationnement. Nous observerons tout d'abord les politiques déployées sur les territoires à l'histoire bourgeoise et aux paysages préservés pour nous intéresser, ensuite, aux territoires à l'histoire industrielle et ouvrière.

Usagers choyés des politiques de stationnement et outils marchands de la sélectivité

Introduction

Dans ce chapitre, nous proposons d'étudier et de comparer les politiques urbaines de stationnements élaborées depuis le début de la décennie 2000 par quatre villes-centres : Aix-en-Provence ; Salon-de-Provence ; Aubagne et Istres. Nous comparons les outils déployés pour réguler le stationnement et les discours que produisent les acteurs publics à leur sujet. À travers cette focale, il s'agit d'identifier les usagers *choyés* et les usagers *délaissés* par ces politiques urbaines de régulation du stationnement.

Tout d'abord, nous nous intéressons aux acteurs publics de ces politiques urbaines. S'intéresser aux seuls acteurs publics de la régulation réduit forcément la focale d'observation, tant le stationnement fait appel à des firmes privées multinationales. Cela permet néanmoins de cerner finement les contraintes qui s'imposent à ces acteurs publics et leurs marges de manœuvre dans la régulation du stationnement. Ensuite, nous étudions les politiques de régulation du stationnement par le biais des outils déployés par ces politiques urbaines. À travers l'étude des outils de la régulation du stationnement, leurs usages et leurs articulations il s'agit en fait d'observer la stratégie de régulation du stationnement pour mieux appréhender les objectifs généraux de ces politiques urbaines. En cela, nous nous inscrivons dans la perspective ouverte par le travail de Mary McShane et Michael D. Meyer⁴⁷³. Finalement, nous dépassons la simple description des stratégies de régulation du stationnement pour nous intéresser aux usagers *choyés* et aux usagers *délaissés*. Car, comme nous l'avons noté dans le chapitre précédent, réguler le stationnement c'est réguler un bien et

⁴⁷³ McShane Mary, Meyer Michael D., 1982, "Parking policy and urban goal : linking strategy to needs", *Transportation*, n°11, p. 131 – 152.

un service fortement rival. La rivalité autour du stationnement oppose en premier lieu les *visiteurs/consommateurs* et les *pendulaires motorisés*. Les outils de régulation du stationnement, leurs usages et leurs articulations nous permettent de distinguer les usagers que les politiques urbaines souhaitent attirer, des usagers qu'elles souhaitent repousser.

Ce chapitre s'organise en deux temps. Premièrement, nous nous intéressons aux politiques urbaines de régulation du stationnement déployées dans les territoires à l'histoire bourgeoise. Ces politiques urbaines partagent des objectifs similaires : attirer des populations solvables et repousser les pendulaires motorisés. Dans les deux cas, il s'agit de construire un accès différencié au centre-ville commercial et de sélectionner explicitement les usagers. Pour arriver à leurs fins, ces politiques mobilisent des outils comparables et les articulent de façon tout aussi comparable. Deuxièmement, nous nous intéressons aux politiques urbaines de régulation du stationnement déployées dans les territoires à l'histoire industrielle et ouvrière. Les objectifs de ces politiques diffèrent de ceux poursuivis dans les territoires à l'histoire bourgeoise. Bien entendu, les consommateurs représentent toujours les usagers choyés de ces politiques urbaines. Cependant, les outils de la régulation du stationnement, leurs usages et leurs articulations sont différents. Ces politiques ne sont plus, dans ces territoires, des politiques de sélection des usagers admis à stationner en centre-ville. Dès lors, dans ces territoires, les outils de la régulation sont modifiés à la marge.

8.1. Attirer des populations solvables, repousser les pendulaires motorisés : réguler le stationnement dans les territoires "dorés"

Dans cette section, nous revenons sur les objectifs et les outils des politiques urbaines de régulation du stationnement et des circulations automobiles élaborées ces quinze dernières années dans les communes d'Aix-en-Provence et de Salon-de-Provence.

Cette section est organisée en deux temps. Le premier sera consacré à la politique de régulation du stationnement élaborée et mise en œuvre à Aix-en-Provence (8.1.1.). Le second revient sur celle qui est élaborée et mise en œuvre à Salon-de-Provence (8.1.2). Les deux politiques urbaines étudiées dans cette section ne sont pas exactement de même nature, elles ne considèrent pas les différents usagers du stationnement de la même manière, notamment les résidents, et n'utilisent donc pas exactement de la même façon les outils tarifaires. Cependant, malgré cette différence, on observe bien dans ces deux politiques urbaines le

même objectif : sélectionner les usagers et construire un accès différencié au centre urbain à travers la construction d'un quasi-marché du stationnement.

8.1.1. À Aix-en-Provence : construire un accès différencié au centre-ville à partir de mécanismes marchands

À Aix-en-Provence, la politique de régulation du stationnement est largement influencée par un ensemble d'actions plus larges visant explicitement à valoriser la centralité commerciale de la ville. La diminution du stationnement de surface qu'exige cette mise en valeur du centre patrimonial accroît fortement la rivalité entre les différents usagers du stationnement. Cette forte rivalité amène les acteurs de la politique communale de stationnement à faire des choix quant aux usagers qu'ils souhaitent attirer et ceux qu'ils souhaitent repousser. La mise en œuvre de cette stratégie de tri s'effectue à partir d'un jeu d'incitation et de désincitation tarifaire. Les différents acteurs engagés dans la politique communale de régulation du stationnement partagent la volonté de créer un quasi-marché du stationnement, où chaque usager se voit offrir un produit correspondant à ses besoins supposés.

À Aix-en-Provence, le stationnement n'est pas un problème public récent. Dans les années 1970, lors de la piétonisation du centre-ville, le stationnement a fait l'objet d'une attention particulière⁴⁷⁴. Du fait de l'ancienneté de la politique communale, la politique aixoise de stationnement se caractérise par l'expertise détenue dans ce domaine par la Société d'Économie Mixte d'Équipement du Pays d'Aix, la SEMEPA. Depuis 1986, cette dernière est concessionnaire des parkings en ouvrage de la ville et des moyens matériels nécessaires au stationnement payant sur voirie, c'est-à-dire les horodateurs. La SEMEPA est aussi propriétaire pour son propre compte du parking en ouvrage "Rambot", légèrement excentré du centre-ville. Depuis plus de vingt ans, la SEMEPA développe une expertise dans le domaine du stationnement qui en fait le lieu où s'élabore la politique communale de stationnement, où se discute la stratégie globale de stationnement de la ville et ses outils techniques⁴⁷⁵. C'est d'ailleurs la SEMEPA qui élabore les délibérations du conseil municipal relatives à la politique de stationnement. Bien entendu, ces délibérations transitent par les services techniques de la commune puis sont validées par le conseil municipal. La centralité de la

⁴⁷⁴ C'est lors de la piétonisation que sont créés les premiers parcs de stationnement souterrains le long des boulevards ceinturant le centre-ville, sous la pression des commerçants notamment. Voir, Vaudour Nicole, 1982, "Les espaces piétonniers en Provence-Côte d'Azur, *Annales de géographie*, vol. 91, n°506, p. 449.

⁴⁷⁵ Depuis le milieu de la décennie 2000, la SEMEPA étend son expertise en matière de stationnement à destination des communes du Pays d'Aix, notamment Trets et Pertuis.

SEMEPA dans la politique aixoise de stationnement, fait de cette dernière une politique fortement intégrée.

Lors des décennies 1990 et 2000, le stationnement revient sur le devant de la scène. L'attractivité de la centralité aixoise s'étend alors sur un pays d'Aix en plein boom démographique. Au début des années 2000, une véritable "*crise*" du stationnement va amener la nouvelle équipe municipale, élue en 2001, à ériger le stationnement comme une priorité de son premier mandat⁴⁷⁶. Durant la décennie 2000, la résolution de la crise du stationnement à Aix-en-Provence passe par un renforcement permanent du tri des usagers du centre urbain. Le renforcement de ce tri nécessite la mise en place d'un ensemble d'outils et leur perfectionnement au fil du temps.

Développer un produit pour retenir les pendulaires hors du centre-ville

Durant la décennie 2000, la résolution de la crise du stationnement passe avant tout par une mise à l'écart des pendulaires. L'éloignement des voitures "ventouses" du centre-ville est l'objectif prioritaire dans la politique aixoise de stationnement lors de cette décennie. Étant donné l'attention qu'accorde la politique municipale aux visiteurs et aux résidents, qui sont les usagers visés par la délibération cadre de la politique de stationnement lorsqu'elle affirme vouloir "*changer certains comportements nuisibles*"⁴⁷⁷ ? Parallèlement, tout au long de la décennie 2000, les pendulaires sont invités à stationner hors du centre-ville dont la capacité de stationnement doit en priorité être réservé aux visiteurs.

Pour contraindre les pendulaires motorisés à stationner hors du centre-ville, la politique urbaine de stationnement aixoise joue sur plusieurs leviers. Tout d'abord, l'intercommunalité est largement sollicitée afin de réaliser des parc-relais. Ensuite, pour inciter les pendulaires à stationner dans les parcs-relais, la politique aixoise de stationnement adapte sa grille tarifaire et mobilise un discours environnemental.

À partir du début de la décennie 2000, la commune d'Aix-en-Provence propose une modification mineure de l'intérêt communautaire en matière de stationnement. Cette dernière⁴⁷⁸ permet à l'intercommunalité de réaliser des parcs-relais dont la vocation est

⁴⁷⁶ Le premier signe donné par l'équipe nouvellement élue en faveur du stationnement consiste à doubler l'offre initiale de stationnement proposée dans le parking en ouvrage Sextius-Mirabeau.

⁴⁷⁷ Délibération n°2009-1295 du conseil municipal d'Aix-en-Provence, 9 décembre 2009, p. 11.

⁴⁷⁸ Cette modification de l'intérêt communautaire a été abordée plus haut (cf p.285)

explicitement de retenir hors du centre-ville les flux de navetteurs motorisés, des employés de bureau venant du pays d'Aix et travaillant dans le centre-ville d'Aix-en-Provence :

“ Les pendulaires, qui arrivent toujours à heure fixe et partent à heure fixe et qui sont là juste pour le travail, de manière structurée et qui vont rester dans un bureau. Ceux-là ils vont aller dans le P+R. [...] Pas tout le monde va se servir du P+R ou des transports en commun, mais il y a quand même une majeure partie qui peut le faire. Ceux qui sont des vrais pendulaires peuvent le faire. Celui qui arrive au bureau à 8h du matin et qui part à 20h il peut très bien aller au P+R toute sa vie.”⁴⁷⁹

Créés entre 2003 et 2014, ces parcs-relais sont disposés le long des pénétrantes à destination du centre-ville (voir Carte 25, p.320 et Carte 26, p.321). La création de ces parcs-relais s'effectue en trois temps. Tout d'abord, des réserves foncières disponibles le long des pénétrantes routières sont identifiées par la ville d'Aix-en-Provence et les informations sont transmises à la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix. Dans un second temps, la CPA acquiert les réserves foncières identifiées et réalise le parc-relais. Finalement, une fois ces parcs créés, la CPA détourne une ligne de transport collectif ou en crée une afin d'assurer les liaisons entre les parcs-relais et le centre-ville⁴⁸⁰.

Tels qu'ils sont créés, ces parcs-relais se situent explicitement dans une conception négative de l'échange TC-VP, dans laquelle il s'agit avant tout de retenir les voitures hors du centre-ville⁴⁸¹. En effet, ces parcs-relais fonctionnent comme un premier rempart permettant de retenir aux portes de la ville les véhicules des pendulaires motorisés. Cette stratégie à deux objectifs. Le premier est explicite, il s'agit de retenir aux portes de la ville un flux de véhicules dont la circulation et le stationnement en ville participent à dégrader la qualité urbaine du centre-ville⁴⁸². Le second est implicite, il s'agit de contraindre les employés à ne pas utiliser des places de stationnement en centre-ville qui sont prioritairement destinées aux visiteurs. L'un des objectifs de ces parcs-relais est bien d'améliorer l'accès des visiteurs au centre-ville par une exclusion des pendulaires.

⁴⁷⁹ Entretien, élu à la mairie d'Aix-en-Provence délégué au stationnement et à la piétonisation du centre-ville, membre du conseil d'administration de la SEMEPA, membre du bureau communautaire de la CPA, membre de la commission transports de la CPA, Aix-en-Provence, février 2012.

⁴⁸⁰ Ces lignes de transports collectifs peuvent être en site propre sur une partie de leurs trajets.

⁴⁸¹ Richer Cyprien, “L'émergence de la notion de “pôle d'échange”...”, *art. cit.*, p.115.

⁴⁸² Dans ce cas, les parcs-relais participent à “renforcer les aménités et l'attractivité culturelle de la ville” Mc Shane et Meyer, “Parking policy and urban goal...”, *art. cit.*, p.137.

Afin de contraindre les pendulaires à utiliser ces Parcs Relais, la politique aixoise de stationnement revoit la grille tarifaire qui est proposée aux différents usagers du centre-ville. Tout d'abord, ce sont les grilles tarifaires des parcs de stationnement en ouvrage qui sont revues. En 2003, à la suite de la création du premier parc-relais, la SEMEPA introduit une distinction dans les abonnements qu'elle propose dans les parkings en ouvrage. Désormais résidents et non-résidents disposent de deux abonnements distincts. La tarification de l'abonnement proposé aux non-résidents est augmentée à deux reprises (Tableau 18). Elle l'est une première fois en 2004 lors de l'introduction de la distinction entre abonnement résident et non résident. Elle l'est une seconde fois en 2009, afin de contraindre un peu plus les possibilités de stationnement des pendulaires dans le centre-ville. Ainsi, le P+R, s'il est éloigné du centre-ville, s'il allonge le temps de trajet à destination du centre et augmente la pénibilité du déplacement, permet tout de même de stationner pour un coût bien inférieur aux tarifs pratiqués dans le centre-ville (Tableau 19).

| Parking | 2000 - 2004 | 2004 – 2009 | 2009 -2011 | Variation 2000 - 2011 |
|------------|-------------|-------------|------------|--------------------------|
| Bellegarde | 69 € | 80 € | 90 € | 30% |
| Carnot | 69 € | 80 € | 90 € | 30% |
| Pasteur | 61 € | 70 € | 80 | 31% |
| Mignet | 84 € | 100 € | 110 € | 31% |
| Méjanes | 46 € | 65 € | 75 € | 63% |
| Signoret | 61 € | 70 € | 80 € | 31% |
| Rotonde | - | 110 € | 110 € | 0% |

Tableau 18. Aix-en-Provence : évolution des abonnements mensuels proposés aux non-résidents dans les parcs en ouvrages de la SEMEPA. (source : délibération n°2009.1295 du 9 décembre 2009 et délibération n°2011.1122 du 7 novembre 2011)

| Parking | Tarification horaire | Tarif 8h – 19h | Tarif abonnement mensuel |
|----------------------|-------------------------|-------------------|--------------------------------|
| Voirie | 2 € 1 € | 22 € 12 € | - |
| Ouvrage ¹ | 1,70 € | 12 € | 75 € |
| P+R | - | 2 € | 25 € |

¹ : tarif minimal

Tableau 19. Aix-en-Provence : les tarifs du stationnement proposés aux navetteurs motorisés sur la commune d'Aix-en-Provence. (source : délibération n°2009.1295 du 9 décembre 2009 et délibération n°2011.1122 du 7 novembre 2011)

La contrainte tarifaire n'est pas le seul outil pour inciter les pendulaires à stationner hors du centre-ville. Les journaux communaux et intercommunaux de communication incitent les pendulaires à stationner dans les P+R en mobilisant une rhétorique environnementale. C'est alors la "*conscience environnementale*"⁴⁸³ des pendulaires qui est visée. Les parcs-relais deviennent des outils "*pour convertir les automobilistes*"⁴⁸⁴ à l'usage des transports collectifs. Ils représentent des "*alternatives au tout voiture*"⁴⁸⁵ en proposant un choix permettant de se passer de la voiture. Finalement, en empruntant les parcs-relais les pendulaires participent à faire "*baisser la pollution*"⁴⁸⁶ en centre-ville ce qui permet de "*mieux respirer*"⁴⁸⁷. Les discours portés par les journaux de communication vis-à-vis des parcs-relais sont pourtant critiquables. D'une part, ces discours attribuent d'emblée aux P+R des effets bénéfiques en termes de report modal et de diminution de la pollution, alors même que les effets de ces P+R n'ont pas été évalués. Ces discours sont d'autant plus critiquables que les effets des parcs-relais sont complexes à évaluer et les résultats parfois contre-intuitifs⁴⁸⁸. D'autre part, les journaux communaux et intercommunaux affirment que l'usage des parcs-relais n'affecte pas les temps de parcours de leurs usagers. Or, l'ensemble des techniciens et élus rencontrés s'accordent sur l'allongement de la durée du déplacement que génèrent l'usage des parcs-relais, du fait d'une rupture de charge et d'une discontinuité des parcours en site propre offert par les transports collectifs adossés aux parcs-relais.

⁴⁸³ Aix en Dialogue, n°40, p.8.

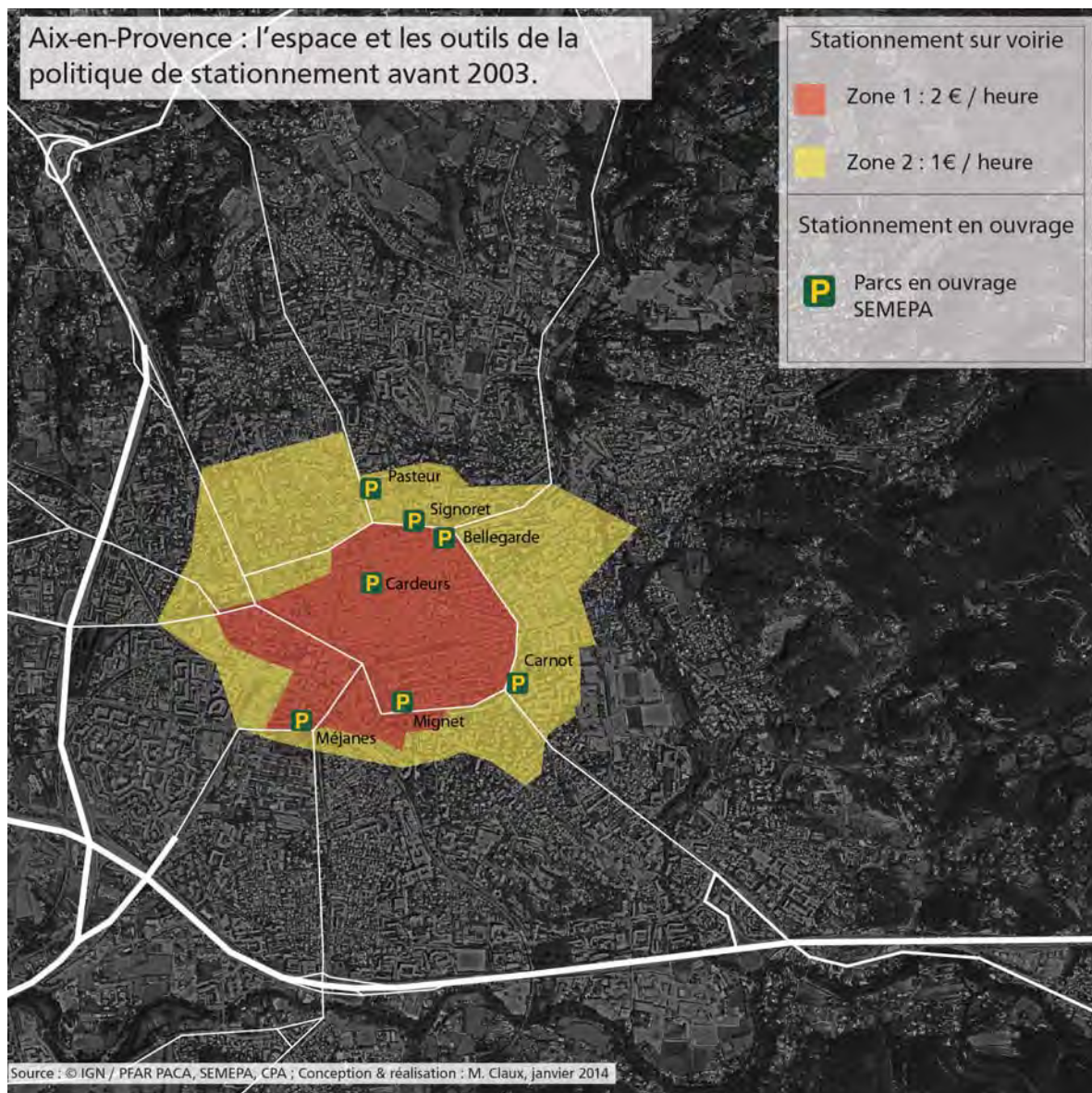
⁴⁸⁴ Pays d'Aix Magazine, n°6, Janvier – mars 2005, p. 26.

⁴⁸⁵ Pays d'Aix Magazine, n°8, Juillet –septembre 2005, p. 11.

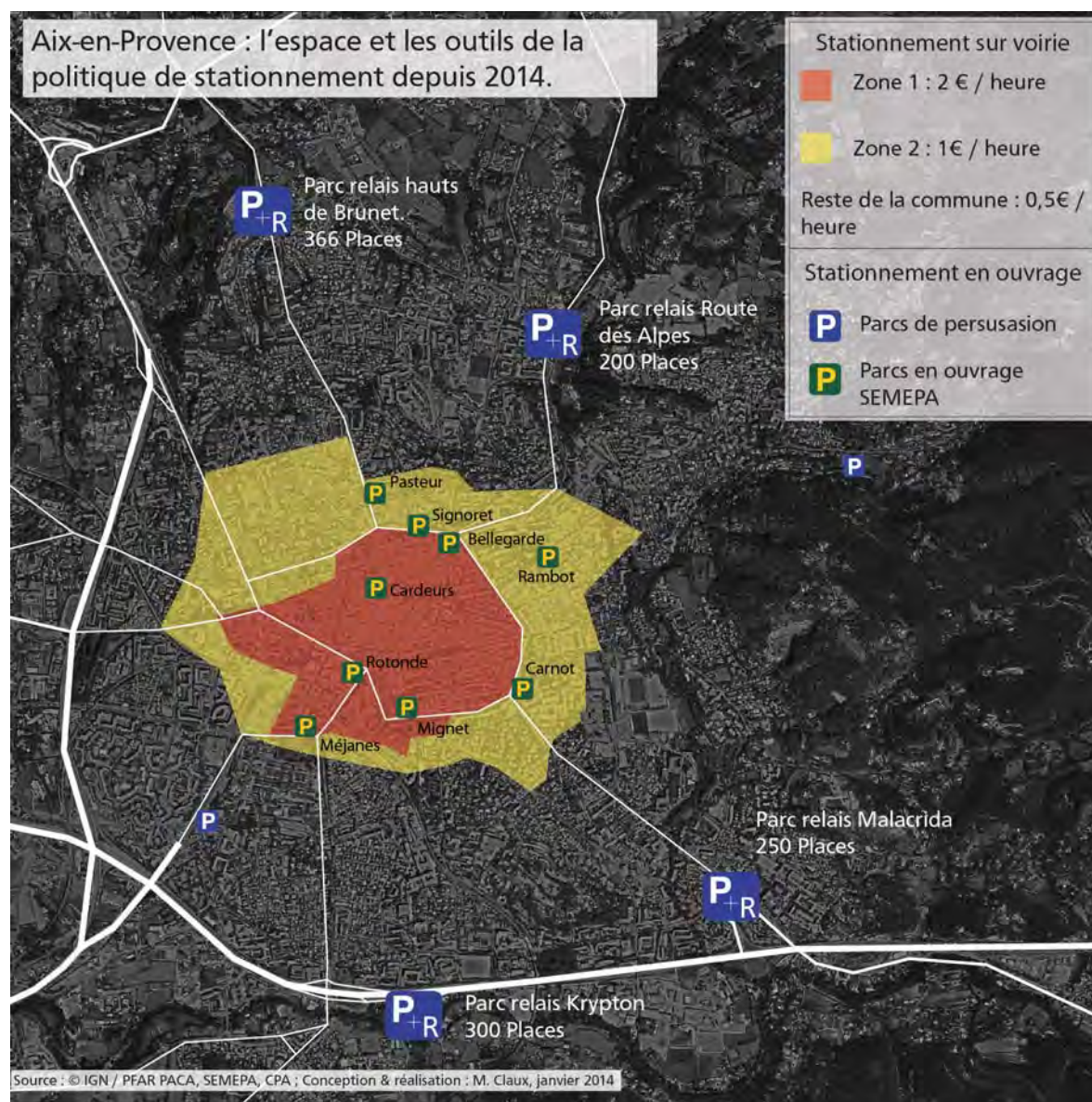
⁴⁸⁶ Pays d'Aix Magazine, n°19, Juillet – septembre 2008, p. 21.

⁴⁸⁷ Pays d'Aix Magazine, n°14, Janvier – mars 2007, p. 30.

⁴⁸⁸ Voir Guillaume-Gentil et al., 2004, *efficacité énergétique des P+R*, rapport de recherche du programme "fondement de l'économie énergétique" financé par l'office fédéral de l'énergie, Berne.



Carte 25. Aix-en-Provence : l'espace et les outils de la politique de stationnement avant 2003.



Carte 26. Aix-en-Provence : l'espace et les outils de la politique de stationnement depuis 2014.

Le stationnement souterrain un produit destiné aux chalands, touristes et professions libérales

À Aix-en-Provence, les visiteurs sont les usagers choyés de la politique municipale de stationnement. Ces visiteurs sont distingués en deux sous-groupes, celui des “visiteurs – professionnels” et celui des “visiteurs – consommateurs”. D’un côté, le sous-groupe des “visiteurs professionnels” comprend les professions libérales et les commerciaux dont l’activité professionnelle nécessite un usage temporaire du centre-ville, par exemple afin de rendre visite à des clients ou encore d’honorer un rendez-vous. Ces usagers temporaires du centre-ville ont des pratiques de déplacements dépendantes de l’automobile et incompatibles avec l’organisation des transports collectifs. Dès lors, garantir le bon déroulement de leur activité professionnelle nécessite de leur réserver la possibilité de stationner sans difficulté dans le centre. De l’autre, le sous-groupe des “visiteurs – consommateurs” comprend les chalands et touristes qui ont eux aussi un usage temporaire du centre-ville mais dans une optique consumériste. La politique de stationnement a pour objectif de permettre à ces deux groupes de visiteurs de stationner en ville aisément :

“Les chalands, touristes ou professions libérales [...]. Eux, il faut qu’ils aient un intérêt financier à venir. C’est-à-dire que s’ils veulent dépenser de l’argent ou qu’ils viennent pour le travail, eux, ils peuvent se garer en centre-ville.”⁴⁸⁹

La politique aixoise de stationnement a donc pour priorité de renforcer l’offre de stationnement disponible pour les visiteurs. En outre, elle réalise une montée en gamme des services qui leur sont proposés.

Durant la décennie 2000, trois opérations majeures permettent de renforcer l’accès des visiteurs au centre-ville : la construction des parkings en ouvrage “Rotonde” et “Rambot” et l’extension du parc “Mignet”. Le parc “Rotonde” est situé sous la ZAC “Sextius-Mirabeau”, il doit permettre de renforcer l’accès au centre-ville des visiteurs en provenance du Sud d’Aix-en-Provence. Sa construction s’est achevée en 2007. Ce parking dispose d’un stock de 1 800 places de stationnement. En 2011, le taux de rotation observé en fait un parking souterrain d’une capacité d’accueil d’environ 4 218 véhicules / jour. Les accès au parking souterrain “Rotonde” ont été disposés afin de capter les flux automobiles dès leur sortie de l’autoroute en

⁴⁸⁹ Entretien, élu d’Aix-en-Provence délégué au stationnement et à la piétonisation du centre-ville, membre du conseil d’administration de la SEMEPA, membre du bureau communautaire de la CPA, membre de la commission transports de la CPA, Aix-en-Provence, février 2012.

provenance de Marseille. Cela permet d'offrir aux visiteurs un accès rapide au stationnement dans le centre-ville tout en minimisant les circulations automobiles dans les boulevards ceinturant le centre-ville :

“C’est ce que l’on a nommé l’ « effet de porte » à la SEMEPA. C’est-à-dire que quand vous arrivez de Marseille, tous les gens qui avant rentraient en ville, faisaient un tour de boulevard pour chercher une place. Aujourd’hui, l’idée c’est que tous les gens qui arrivent de Marseille ou de l’autoroute de Marseille, hop, ils soient scotchés et qu’ils stationnent à la rotonde.”⁴⁹⁰

Le parking “Rambot” et l’extension du parking “Mignet” offrent un stock de places nettement inférieur, 570 places. Néanmoins, les taux de rotation observés dans ces parkings élèvent leur capacité d’accueil à plus de 1 450 places, ce qui permet de renforcer nettement les capacités de stationnement à destination des visiteurs en provenance de l’Est et du Nord de la ville. Ces parkings complètent utilement l’offre de stationnement à destination des visiteurs, ils permettent de quadriller le centre-ville par des parcs en ouvrage.

La politique aixoise ne se contente pas seulement de quadriller le centre-ville par des parkings en ouvrage destinés aux visiteurs. Elle améliore le service offert aux visiteurs, elle effectue une montée en gamme de ses produits stationnement. Par exemple, afin de fluidifier les circulations dans les parcs en ouvrage, la SEMEPA développe un système d’information quant à la disponibilité de chaque place de stationnement à partir d’informations lumineuses : une place libre est indiquée par un voyant lumineux vert, tandis qu’une place occupée est indiquée par un voyant lumineux rouge. La SEMEPA développe également des cartes d’abonnement permettant d’entrer et sortir plus rapidement des parcs de stationnement, la facture étant adressée mensuellement au domicile de l’abonné. Enfin, l’esthétique du parking souterrain est travaillée. Le stationnement en ouvrage n’est alors plus un délaissé urbain, il devient un œuvre d’art. En témoigne la bambouiserie du parking “Mignet” qui appuie la verticalité des gaines d’aération et les fresques “cézaniennes” des cages d’ascenseurs du parking rotonde qui renvoient, elles, plus directement à l’identité de la ville (Photo 5).

⁴⁹⁰ Entretien, élu d’Aix-en-Provence délégué au stationnement et à la piétonisation du centre-ville, membre du conseil d’administration de la SEMEPA, membre du bureau communautaire de la CPA, membre de la commission transports de la CPA, Aix-en-Provence, février 2012.

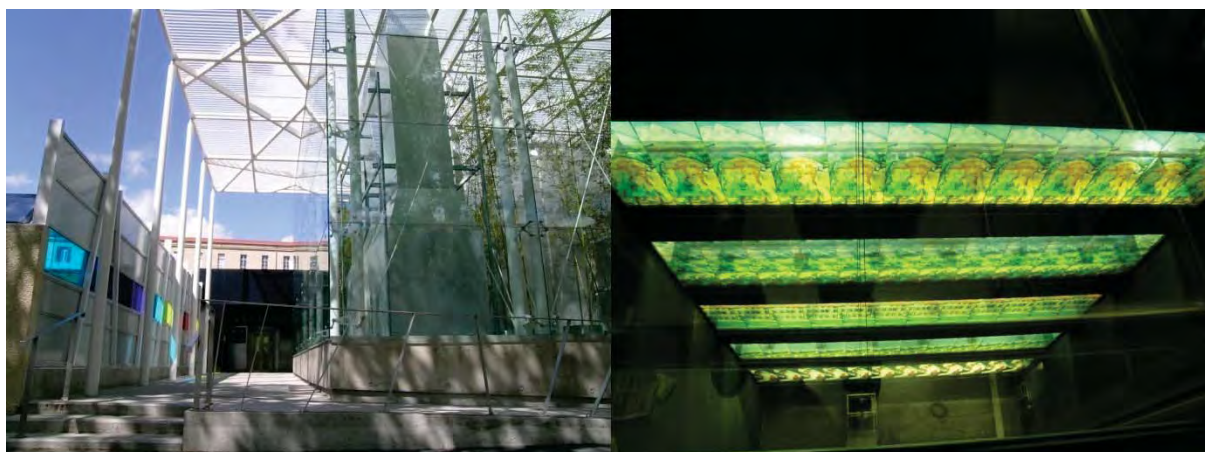


Photo 6. Aix-en-Provence : les parcs de stationnement en ouvrage comme œuvre d'art. (Clichés : auteur).

| Parking | 2000 - 2004 | 2004 – 2011 | 2011 |
|---------------------|-------------|-------------|--------|
| Bellegarde – Carnot | 1,30 € | 1,50 € | 1,50 € |
| Cardeurs - Mignet | 1,50 € | 1,70 € | 1,85 € |
| Pasteur - Signoret | 1 € | 1,26 € | 1,26 € |
| Méjanes | 1 € | 1,14 € | 1,14 € |
| Rotonde | - | 1,40 € | 1,85 € |

Tableau 20. Aix-en-Provence : le prix de l'heure de stationnement en ouvrage selon les parkings. (source : délibération n°2009.1295 du 9 décembre 2009 et délibération n°2011.1122 du 7 novembre 2011)

Résidents : retour ou maintien en ville ?

Depuis le milieu de la décennie 2000, les résidents font l'objet d'une attention toute particulière de la part de la politique communale de stationnement. La difficulté de stationnement des résidents est aujourd'hui considérée comme l'une des causes de l'hémorragie démographique du centre-ville. Dans ce contexte, la délibération cadre de la politique aixoise de stationnement indique qu'un de ses objectifs est de faciliter "*le retour de nouveaux habitants dans le centre-ville*"⁴⁹¹.

Les avantages proposés aux résidents du centre-ville ne sont pas marginaux. Ils consistent essentiellement en des réductions du coût du stationnement. Durant les dix dernières années, la politique communale a largement œuvré à réduire le nombre de places disponibles sur la

⁴⁹¹ Délibération n°2009.1295 du conseil municipal d'Aix-en-Provence, p. 3.

voirie dans l'hyper centre afin d'apprécier la qualité de vie du centre urbain. Les innovations proposées aux résidents se situent donc au sous-sol, dans les parkings souterrains de la SEMEPA. La création d'abonnements de nuit est l'innovation majeure proposée dans les différents parcs en ouvrages de la SEMEPA.

Pour autant, la politique aixoise de régulation du stationnement à destination des résidents est équivoque. En effet, elle vise "*le retour de nouveaux habitants en centre-ville*" par des aménagements tarifaires ; cependant, la politique communale ne pose pas la question du maintien des populations *déjà là*. Or, le centre-ville d'Aix-en-Provence est marquée par des disparités sociales non négligeables⁴⁹². Par exemple, les IRIS des quartiers cardeurs et des tanneurs accueillent des classes populaires⁴⁹³ et les logements disposent rarement d'une place de stationnement. Pour autant, la question de la capacité de ces populations à s'acquitter du paiement des abonnements résident ne pose pas question. Il n'existe pas de tarification sociale du stationnement résident.

| Parking | Tarification horaire | Tarif 24 h | Tarif abonnement mensuel | Tarif abonnement de nuit | Forfait annuel |
|---------|-------------------------|--------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------|
| Voirie | 1 € 0,50 € | 24 € 12 € | - | - | 360 € |
| Ouvrage | - | 11,20 € | Entre 46 et 84 € | Entre 25 et 35 € | - |

Tableau 21. Aix-en-Provence : les tarifs proposés aux résidents.

Conclusion : les impensés sociaux d'un tri par les prix

À Aix-en-Provence, la politique urbaine de stationnement est réalisée par plusieurs acteurs publics dont les objectifs sont convergents. L'objectif assumé de cette politique est d'organiser un tri des usagers du stationnement en centre-ville afin de privilégier le stationnement des visiteurs. La poursuite de cet objectif passe par la construction d'un marché du stationnement qui offre à chaque usagers du centre-ville un produit stationnement. Le fonctionnement de ce marché, ou quasi-marché, repose avant toute chose sur l'utilisation de la

⁴⁹² Voir première partie, chapitre trois, Carte 7, p. 83.

⁴⁹³ À Aix-en-Provence, le revenu fiscal médian par unité de consommation s'élève à 20 619 € en 2008, la part des ouvriers dans la population active s'élève à 13,06 %. Dans les IRIS cardeurs et tanneurs, situés dans l'hyper centre aixois, le revenu fiscal médian par unité de consommation s'élève, respectivement, à 13 359 € et 15 676 €. La part des ouvriers dans la population active s'élève à 16,77 % et 14,42 %.

tarification. C'est à travers l'utilisation de ce mécanisme marchand que s'opérationnalise le tri des usagers du centre-ville :

“Ce que vous disiez à propos du tri dans les usages, j’y ai beaucoup réfléchi et on ne peut le faire que par l’argent. C’est-à-dire que le seul moyen, entre guillemet, de ne pas être discriminant [...] c’est simplement d’avoir une incitation financière. C’est ça le plus intéressant, parce qu’aujourd’hui finalement disons que l’aspect financier c’est ce qui est le plus important dans le quotidien, dans le pouvoir d’achat et les gens c’est ce qui va les inciter à faire des efforts et à marcher un peu plus.”⁴⁹⁴

Le premier des effets que génère l'articulation de ces outils tarifaires est l'élévation constante du taux de rotation, que nous avons observé plus haut (Graphique 20, p.307). L'élévation continue de cet indicateur sur la décennie 2000 reflète la réussite de la politique communale en ce qu'il signifie une amélioration constante des capacités de stationnement offertes aux visiteurs du centre-ville. Cependant, les potentiels effets sociaux que génère l'articulation fine de ces outils tarifaires ne sont pas considérés, à Aix-en-Provence, comme un problème public. Ces effets ne sont pas questionnés alors qu'ils sont centraux dans les politiques tarifaires de régulation du stationnement⁴⁹⁵. Ils sont considérés comme un effet secondaire. C'est d'ailleurs, ce que nous rappelle le directeur de la SEMEPA :

“M.C : Ne pensez-vous pas que le développement du stationnement payant participerait à grever l'accessibilité à la ville à l'égard d'une certaine partie de la population ?

Moi, je ne me pose pas la question. Je constate. On a fait des parkings et on est passé de 2 000 000 de visiteurs à 3 000 000. Ça veut dire qu'aujourd'hui c'est ce que demandent les gens. Alors, on peut avoir des idées, voire des idéologies, mais ce que demandent les gens c'est d'accéder en ville de façon rapide et confortable. Ils choisissent d'y accéder en voiture et de payer.”⁴⁹⁶

Finalement, cette politique urbaine organise un différentiel d'accès au centre urbain. Autrement dit, il s'agit de créer à l'échelle de l'agglomération un réseau de déplacements à

⁴⁹⁴ Entretien, élu à la mairie d'Aix-en-Provence délégué au stationnement et à la piétonisation du centre-ville, membre du conseil d'administration de la SEMEPA, membre du bureau communautaire de la CPA, membre de la commission transports de la CPA, Aix-en-Provence, février 2012.

⁴⁹⁵ Jemelin Christophe, Pflieger Géraldine, Barbey Julie, Kaufmann Vincent, 2007, “Inégalités sociales d'accès : quels impacts des politiques locales de transport ?”, *Espace temps.net*, Travaux, 08.05.2007, URL : <http://www.espace temps.net/articles/inegalites-sociales-drsquoacces-quels-impacts-des-politiques-locales-de-transport/>

⁴⁹⁶ Entretien, Directeur de la SEMEPA, Aix-en-Provence, juin 2010

deux vitesses. Pour les “*employés de bureau*”, l’accès au centre urbain est volontairement rendu plus coûteux ou plus pénible par la politique urbaine de transport et de déplacements. Ce coût et cette pénibilité d’accès au centre des “*employés de bureau*” permettent dans le même temps de rendre “*rapide et confortable*” l’accès au centre urbain pour les “*chalands, touristes ou professions libérales*” qui choisissent “*d’accéder au centre-ville en voiture et de payer*”.

8.1.2. À Salon-de-Provence : Associer contrainte tarifaire et contrainte temporelle pour trier les usagers du centre-ville

La politique salonnaise de régulation du stationnement diffère assez peu de celle élaborée à Aix-en-Provence, quant à ses objectifs. À Salon-de-Provence, il s’agit aussi de diminuer l’emprise de la voiture sur l’espace public et de réguler les usages concurrentiels des espaces de stationnement au profit des consommateurs. Pour autant, les outils de cette politique urbaine diffèrent légèrement. Comparativement à la politique aixoise de stationnement, la politique salonnaise présente certaines inflexions qui semblent intéressantes à relater.

À Salon-de-Provence, le stationnement émerge comme problème public au milieu de la décennie 2000, lors de la formalisation progressive du projet urbain et de son triptyque opérationnel⁴⁹⁷. La politique de stationnement vise à diminuer la visibilité du stationnement de surface dans une optique de valorisation des aménités urbaines, d’une part, et à améliorer l’accès au centre-ville salonnais des revenus privés circulant d’autre part. Pour cela, la politique salonnaise de régulation du stationnement déploie un ensemble d’outils dont la fonction est de sélectionner les usagers du centre-ville afin de proposer de larges capacités de stationnement aux consommateurs⁴⁹⁸. La délibération cadre de la politique de stationnement est explicite sur ce point :

“L’objectif de la ville est d’améliorer l’accessibilité au centre-ville et les capacités de stationnement notamment en vue de soutenir le commerce de cœur de ville.

Pour ce faire, la ville souhaite mettre en œuvre les mesures suivantes :

- *Permettre l’amélioration du taux de rotation du stationnement de surface ;*

⁴⁹⁷ Le projet urbain salonnais et son triptyque opérationnel sont détaillés dans la deuxième partie, chapitre cinq, Encadré 6, p. 217.

⁴⁹⁸ La politique salonnaise de stationnement assimile les consommateurs aux visiteurs.

- *Proposer aux pendulaires de nombreuses possibilités de stationnement en évitant l'occupation de places de stationnement au cœur de ville ;*
- *Améliorer le stationnement pour les riverains ;*
- *Soutenir le commerce local par une politique facilitant le stationnement des consommateurs.*⁴⁹⁹”

L'orientation de la politique salonnaise de stationnement fait qu'elle est, dans un premier temps, politiquement pilotée par l'adjoint délégué à l'économie. Dans un second temps, c'est sous la responsabilité politique de l'adjointe déléguée à l'agenda 21 et aux déplacements urbains qu'est élaborée la politique salonnaise de stationnement. Le directeur général adjoint des services techniques est l'acteur invariant de cette politique communale. À Salon-de-Provence, la politique de stationnement se caractérise aussi par la concession du stationnement en ouvrage à un acteur privé, Vinci Park.

Le déploiement progressif, dans l'espace et dans le temps, de cette politique donne à voir l'articulation et l'évolution d'un ensemble de contraintes tarifaires relativement similaires à celles qui sont déployées par la politique aixoise de stationnement. Les objectifs de ces politiques sont d'ailleurs analogues. L'accentuation de la contrainte tarifaire plus que proportionnelle au temps de stationnement, la contrainte tarifaire dégressive à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville, l'extension de l'espace de la régulation tarifaire du stationnement, la création de parcs relais pour retenir les pendulaires : toutes ces contraintes sont déployées afin d'améliorer l'accès au centre-ville des consommateurs et touristes dont les revenus alimentent le développement urbain. Néanmoins, la politique salonnaise se distingue de celle qui est élaborée à Aix-en-Provence, les résidents du centre-ville salonnais semblent être davantage pris en compte.

Étendre et intensifier la contrainte tarifaire pour augmenter le taux de rotation

Le premier objectif de la politique salonnaise de stationnement est l'amélioration du taux de rotation du stationnement de surface afin d'augmenter la capacité de stationnement qui est offerte aux consommateurs. Pour cela, la politique communale de stationnement intensifie la contrainte tarifaire qui pèse sur le stationnement de surface et étend l'espace de la régulation tarifaire. Ces deux actions permettent de favoriser le stationnement de courte durée qui s'adresse avant tout aux consommateurs. Comme nous l'assure le directeur général adjoint

⁴⁹⁹ Conseil municipal de Salon-de-Provence, délibération n°42 du 26 juin 2010.

des services techniques, la contrainte tarifaire s'est imposée puisque *“l'argent plus que le disque bleu c'est le meilleur moyen d'assurer la rotation en surface”*⁵⁰⁰.

En 2003, les bases de la politique de stationnement sont jetées. Trois zones tarifaires sont proposées (Carte 27, p.332). Le tarif du stationnement est dégressif à mesure que l'on s'éloigne des cours qui ceignent le centre historique. Dans les zones centrales, les zones rouge et orange, le coût du stationnement augmente plus que proportionnellement au temps de stationnement afin de favoriser la rotation des véhicules. À cette forte contrainte tarifaire s'ajoute une contrainte temporelle spécifique à chaque zone. À Salon-de-Provence, contrainte tarifaire et contrainte temporelle sont associées afin de privilégier le stationnement de courtes durées à destination des consommateurs. L'évaluation de cette politique passe par l'élaboration d'études annuelles permettant de suivre l'évolution du taux de rotation des véhicules par place de stationnement dans le centre urbain.

Le succès de cette régulation tarifaire en termes de rotation des véhicules et l'évolution du triptyque opérationnel du projet urbain salonais amènent l'équipe municipale à accentuer les contraintes liées au stationnement sur voirie à partir de septembre 2010⁵⁰¹. Il s'agit d'étendre le périmètre de la régulation tarifaire du stationnement, notamment à travers l'extension de la zone orange à la place Morgan, et d'intensifier les contraintes tarifaires propres à chaque zones (Tableau 22). Les résultats de cette intensification de la contrainte de stationnement ne se font pas attendre. Entre 2000 et 2011, le taux de rotation des véhicules stationnant sur la voirie augmente. En moyenne, il passe de 1,2 véhicules par place de stationnement en une journée, à 3,3 véhicules par place de stationnement en une journée. La capacité de stationnement est plus que doublée sur la période 2000 – 2010 (Graphique 20, p.307) et l'intensification de la tarification du stationnement est à l'origine de 80 % de cette augmentation. En 2012, l'espace de la contrainte de stationnement est de nouveau étendu, une nouvelle zone de tarification est créée, la zone blanche (Carte 28, p.333).

En plus de l'amélioration constante du taux de rotation des véhicules stationnés sur la voirie, le projet de rénovation de la place Morgan prévoit la réalisation d'un parking souterrain de 300 places. Le parking souterrain n'était pas prévu dans le projet initial. La municipalité considère alors que la seule amélioration du taux de rotation permet d'améliorer l'accès au

⁵⁰⁰ Entretien, directeur général adjoint des services techniques de la commune de Salon-de-Provence, décembre 2010.

⁵⁰¹ Conseil municipal de Salon-de-Provence, délibération n°42 du 26 juin 2010.

centre-ville des consommateurs. Cependant, sous la pression des commerçants, la municipalité intègre finalement au projet de la place Morgan la réalisation d'un parking souterrain. Il s'agit alors de désamorcer un conflit entre les commerçants, qui considèrent l'offre de stationnement insuffisante, et la municipalité qui éprouve des difficultés à expliquer aux commerçants l'idée selon laquelle l'amélioration du taux de rotation des véhicules par place de stationnement aboutit finalement à une augmentation de la capacité de stationnement en centre-ville.

“Ce parking souterrain il est fait pour répondre à la demande des commerçants qui aujourd’hui nous disent que s’il n’y a pas de parking il n’y aura pas de commerces. Personnellement, s’il n’y avait eu que moi, je n’aurais pas fait ce parking. [...] Mais, aujourd’hui on a un discours et une action [du côté des commerçants] où si l’on supprime une place de parking on a l’impression qu’on va tuer un commerce. Ce qui a mon sens n’est pas vrai. [...] Il y a une très forte pression depuis longtemps, depuis avant 2008, pour qu’il y ait ce parking souterrain. Donc, il y aura un parking souterrain.”⁵⁰²

| Zones | 2003 - 2010 | | | 2010 - 2012 | | | Depuis 2012 | | |
|---------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | 1 ^{ère} heure | 2 ^{ème} heure | 3 ^{ème} heure | 1 ^{ère} heure | 2 ^{ème} heure | 3 ^{ème} heure | 1 ^{ère} heure | 2 ^{ème} heure | 3 ^{ème} heure |
| Rouge | 0,50 € | 2,50 € | - | 1,50 € | 2,50 € | - | 1,50 € | 2,50 € | - |
| Orange | 0,90 € | 1,10 € | 1,50 € | 1 € | 1,20 € | 1,80 € | 1 € | 1,20 € | 1,80 € |
| Verte | 0,60 € | 0,60 € | 0,60 € | 0,80 € | 1,20 € | 1,80 € | 0,50 € | 0,70 € | 0,80 € |
| Blanche | - | - | - | - | - | - | 0,50 € | 0,50 € | 0,50 € |

Tableau 22. . Salon-de-Provence, évolution de la tarification du stationnement depuis 2003.

⁵⁰² Entretien, élue déléguée à l'agenda 21 et aux politiques de déplacements et de stationnement, Salon-de-Provence, juillet 2012.



Carte 27. Salon-de-Provence : le stationnement, 2003 - 2010.



Carte 28. Salon-de-Provence : le stationnement depuis 2012.

Une politique de stationnement qui ménage les résidents

L'accroissement de la capacité de stationnement obtenu à travers la régulation tarifaire est considérée comme satisfaisante suite à la hausse de la tarification de 2010. À partir de septembre 2012, la politique salonnaise de stationnement connaît une inflexion en faveur des résidents⁵⁰³. Plusieurs éléments participent de cette inflexion. Tout d'abord, le coût du stationnement dans la zone verte est revu à la baisse. Depuis 2012, les tarifs du stationnement applicables dans cette zone sont inférieurs à ce qu'ils étaient lors du lancement de la politique communale en 2003. Cette modification de la tarification en zone verte témoigne d'une volonté d'allouer cet espace au stationnement des résidents. Ensuite, la politique communale réduit drastiquement le prix des abonnements résidents créés en 2010. Les tarifs des abonnements résidents sont divisés par deux. Enfin, le nombre d'abonnements qu'il est possible de contracter par foyer est revue à la hausse. Initialement, en 2010, la politique salonnaise de stationnement offre à chaque foyer la possibilité de bénéficier d'un seul abonnement pour l'ensemble des véhicules du foyer. Finalement, depuis 2012, chaque foyer peut bénéficier d'un abonnement par véhicule.

| | 2010 – 2012 | Depuis 2012 |
|------------------------|-------------|-------------|
| Abonnement mensuel | 25 € | 10 € |
| Abonnement trimestriel | 70 € | 30 € |
| Abonnement annuel | 250 € | 120 € |

Tableau 23. Salon-de-Provence, évolution des tarifs résidents en zone verte, blanche et orange.

L'inflexion de la politique salonnaise de stationnement en faveur des résidents, est le fruit d'une discussion de cette politique avec les habitants dans le cadre de la formalisation de l'Agenda 21 communal. Cette inflexion traduit une prise en compte des demandes portées par les habitants "déjà-là". Cependant, l'inflexion de la politique communale de stationnement en faveur des résidents participe aussi d'une stratégie plus globale visant à apprécier l'attractivité résidentielle du centre-ville salonnais, comme le note l'élue déléguée à la politique de stationnement :

⁵⁰³ Conseil municipal de Salon-de-Provence, délibération n°36 du 20 juin 2012.

“Le fait que l’on ait facilité le stationnement des gens qui habitent le centre-ville avec la possibilité de s’abonner, c’est fait pour faire venir des gens en centre-ville.”⁵⁰⁴

Malgré ces inflexions notables en faveur des résidents, l’amélioration du taux de rotation demeure l’objectif essentiel d’une politique communale faite pour améliorer les capacités de stationnement offertes aux consommateurs. C’est d’ailleurs pour cela que la zone orange est étendue et qu’une nouvelle zone, la zone blanche, est créée. Surtout, l’amélioration constante du taux de rotation en centre-ville passe, tout au long de la période étudiée, par la création de parcs-relais et l’aménagement de parcs gratuits aux abords du centre-ville afin de tenir à distance les véhicules des pendulaires (Carte 28, p. 333).

Une constante : contraindre les pendulaires à stationner hors du centre-ville

Depuis le lancement de la politique salonnaise de régulation du stationnement, la volonté de tenir à distance du centre-ville les véhicules des pendulaires est une constante. Aux intensifications et extensions spatiales des contraintes tarifaires et temporelles au stationnement, s’ajoutent la création de parking-relais aux portes de l’espace urbain central et l’aménagement de parkings gratuits à proximité du centre-ville. Durant la décennie 2000, la création des parcs-relais de la Gare et d’Arbaud permet de maintenir à distance du centre l’équivalent du stock de stationnement disponible sur la place Morgan en 2003, soit 660 places. La suppression des “voitures ventouses” de la place Morgan à partir de 2010, et l’entrée de la place dans la zone orange, est considérée comme une réussite de la politique salonnaise en ce qu’elle libère des capacités de stationnement pour les consommateurs :

“ Le stationnement de longue durée, on le repousse du centre avec les parkings relais gratuits. C’est un vrai succès [...] Le fait de mettre le stationnement payant ça c’est fait pratiquement du jour au lendemain sur la place Morgan et ça c’est bien passé. Contrairement à ce que l’on pouvait craindre. Ça c’est bien passé parce que l’on a fait ce parking relais avec la navette gratuite.”⁵⁰⁵

⁵⁰⁴ Entretien, élue de Salon-de-Provence déléguée à l’agenda 21 et aux politiques de déplacements et de stationnement, juillet 2012.

⁵⁰⁵ Entretien, élue déléguée à l’agenda 21 et aux politiques de déplacements et de stationnement, Salon-de-Provence, juillet 2012.

“Depuis le 30 août, nous avons transféré le parking Morgan vers le parking gratuit de la gare, boulevard Danton [...]. Le stationnement en centre-ville sera ainsi moins saturé et utilisé essentiellement par les consommateurs et les visiteurs.”⁵⁰⁶

À la différence de la politique aixoise, le stationnement dans les parcs-relais salonnais est gratuit et les navettes reliant les parcs-relais au centre-ville sont elles aussi gratuites. Cette gratuité complète s’explique par le souhait de la municipalité de diminuer rapidement les “voitures ventouses” dans le centre-ville, notamment sur la place Morgan. Si l’intercommunalité n’est pas sollicitée pour la création de ces parcs-relais, elle l’est en revanche pour mettre en place les navettes gratuites qui complètent l’offre des parcs-relais. L’organisation d’un ensemble d’aires de stationnement gratuit en bordure du centre-ville est d’ailleurs une autre caractéristique qui participe à différencier la politique de régulation du stationnement salonnaise de celle qui est déployée à Aix-en-Provence.

Conclusion. Dans les territoires dorés : des mécanismes marchands au service du tri des usagers des centres-villes

Les politiques communales de régulation du stationnement élaborées dans les territoires à l’histoire bourgeoise, disposent d’un ensemble de caractéristiques communes, du point de vue des objectifs et des outils mobilisés.

Tout d’abord, à Aix-en-Provence et Salon-de-Provence, les usagers choyés, sont les consommateurs. C’est pour réserver à ces usagers un accès rapide et confortable au centre-ville en automobile que la politique de stationnement est élaborée. C’est pour réserver aux consommateurs, chalandes et touristes les espaces de stationnement du centre-ville, que l’on observe à Aix-en-Provence et à Salon-de-Provence des politiques de stationnement dont l’objectif est de repousser les pendulaires motorisés hors du centre-ville.

Ensuite, les politiques de sélection de l’accès au centre-ville mises en œuvre à Salon-de-Provence et Aix-en-Provence s’appuient sur des outils tarifaires et leurs articulations fines. Ces mécanismes marchands sont explicitement choisis et mis en œuvre en raison de leur efficacité pour trier les usagers du centre-ville. Dans les deux territoires, les contraintes tarifaires sur lesquelles s’appuient ces politiques communales de régulation du stationnement s’étendent et s’intensifient. L’intensification, l’extension et l’articulation des contraintes

⁵⁰⁶ Éluée déléguée au projet Morgan et au pôle multimodal, journal communal d’information et de communication de Salon-de-Provence, *Ensemble*, n°80, septembre 2010, p. 13.

tarifaires dans l'objectif de privilégier le stationnement des consommateurs sont des points communs de ces deux politiques communales. Dans ces deux territoires, l'accès au centre-ville est facilité, rapide et confortable, pour les visiteurs qui choisissent d'y accéder en voiture et de payer tandis qu'il est contraint pour les salariés du centre-ville.

Finalement, on peut aussi observer une autre similitude entre ces politiques urbaines de régulation du stationnement. Toutes deux oeuvrent à préserver les capacités de stationnement dans l'optique d'attirer de nouvelles populations en ville. Jason Henderson a observé cette tendance dans la politique de stationnement à San-Fransisco⁵⁰⁷. Nous partageons son point de vue selon lequel ces politiques de stationnement visent à attirer dans le centre-ville une "nouvelle bourgeoisie urbaine". Cette dernière souhaite habiter dans un environnement urbain dense, où tout est à portée de main, mais ses modes de vie sont inséparables de l'usage, de la possession et du stationnement de l'automobile à proximité du domicile. Dès lors, attirer cette nouvelle bourgeoisie urbaine dans le centre-ville nécessite de leur offrir l'assurance de la disponibilité d'une place de stationnement. Autrement dit, ces politiques urbaines de régulation du stationnement participent plus ou moins nettement au processus de gentrification. Ces politiques oeuvrent aux "retours en ville" des classes moyennes et supérieures⁵⁰⁸. Finalement, ces politiques urbaines de régulation du stationnement n'organisent pas seulement un accès différencié au centre-ville, plus largement elles oeuvrent aussi à sélectionner les résidents de ces centres-villes patrimoniaux.

Pour autant, au sein même des territoires à l'histoire bourgeoise, la sélection des usagers s'avère légèrement différenciée. D'un côté, à Aix-en-Provence, les consommateurs avant tout et les futurs résidents ensuite, sont les usagers choyés de la politique communale de régulation du stationnement. De l'autre, à Salon-de-Provence, la politique communale de régulation du stationnement tend à prendre en compte les résidents *déjà là*. Un temps usagers oubliés, la prise en compte des résidents *déjà là* s'observe notamment à travers une diminution de la contrainte tarifaire dans les franges de l'espace de la régulation du stationnement.

⁵⁰⁷ Henderson Jason, 2009, "The space of parking : mapping the politics of mobility in San-Fransisco", *Antipode*, vol.41, n°1, p.70 – 91. Il doit être noté que Jason Henderson s'intéresse aux débats qui entourent l'édiction des règles relatives au stationnement dans les documents d'urbanisme. Il est donc amené à s'intéresser au nombre de places de stationnement qu'il est autorisé de construire par logement, ce qui n'est pas une focale retenue dans notre analyse de ces politiques.

⁵⁰⁸ Bidou-Zachariasen Catherine, 2003, *Retours en ville*, Paris, Descartes & Cie.

8.2. Attirer sans repousser, la régulation du stationnement dans les territoires “rouillés”

Dans cette section, nous nous intéressons aux objectifs et outils des politiques urbaines de régulation du stationnement élaborées ces quinze dernières années dans les communes d’Aubagne et Istres.

Cette section est organisée en deux temps. Premièrement, nous nous intéressons à la politique de régulation du stationnement élaborée et mise en œuvre à Aubagne (8.2.1.). La politique aubagnaise de régulation du stationnement s’avère originale du point de vue des outils mis en œuvre, de leurs usages et de la sélection des usagers. Deuxièmement, nous nous attacherons à décrire la politique élaborée à Istres (8.2.2). La politique Istréenne de stationnement se caractérise par une volonté d’offrir aux consommateurs un accès rapide et confortable au centre-ville sans pour autant négliger les effets sociaux potentiels que génère la régulation tarifaire du stationnement.

Nous allons le voir, les deux politiques urbaines étudiées dans cette section ne sont pas exactement de même nature. Cependant, malgré les différences qui les séparent, on observe bien dans ces deux politiques urbaines le même objectif d’attirer les consommateurs sans pour autant repousser des usagers indésirables à travers des outils de régulation de type marchands.

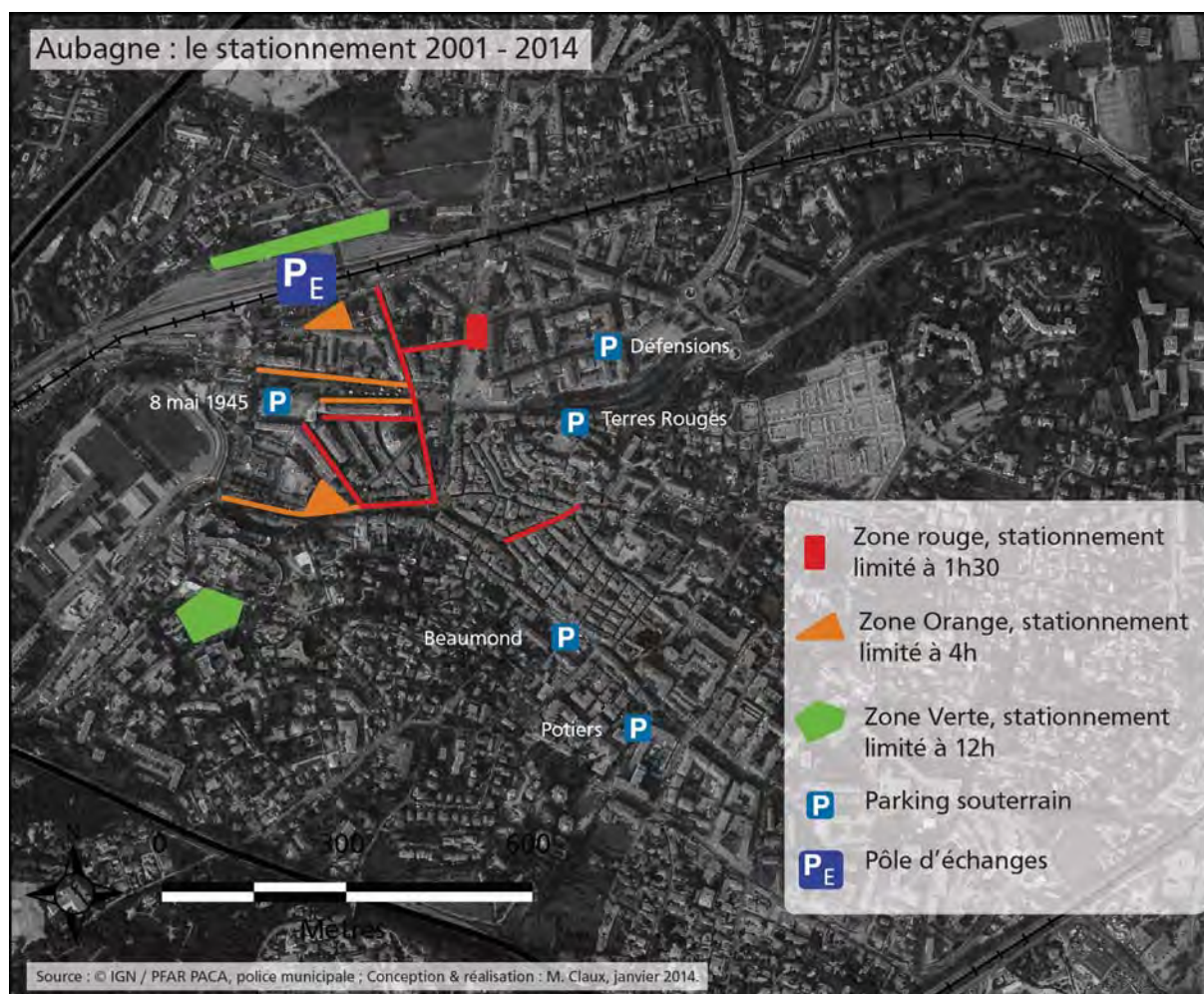
8.2.1. Aubagne : vers une politique alternative de régulation du stationnement ?

L’originalité de la politique aubagnaise de régulation du stationnement tient en trois points. Le premier est la stabilité de l’espace de la tarification du stationnement et la stabilité de l’intensité de la contrainte tarifaire durant la décennie 2000. La seconde originalité de cette politique urbaine renvoie au renouvellement procédural de la conception de cette politique communale à partir de la fin de la décennie 2000. Enfin, la troisième originalité de cette politique est liée à l’entrée en scène de l’intercommunalité pour la réalisation de “parcs-relais” dont la fonction est bien différente de ceux qui sont réalisés à Aix-en-Provence et Salon-de-Provence.

Acteur privé et “feinte” publique pour une régulation tarifaire gelée

La stabilité de l’espace de la régulation tarifaire du stationnement et la stabilité du niveau de la contrainte tarifaire durant la décennie 2000 témoigne du peu d’intérêt que porte la commune vis-à-vis de l’amélioration du taux de rotation. La commune ne se désintéresse pas

de l'attractivité du commerce du centre-ville et du sort des commerçants, mais elle ne souhaite pas engager une action qui favoriserait le stationnement de courte durée favorable aux visiteurs. Comprendre ce positionnement de la commune nécessite de revenir sur un épisode structurant de la politique aubagnaise de stationnement. Au début de la décennie 2000, la réalisation d'un contrat de délégation de service public va figer l'espace et l'intensité de la contrainte tarifaire (Carte 29).



Carte 29. Aubagne, le stationnement de 2001 à 2014.

À la fin de la décennie 1990, la politique aubagnaise se caractérise par des enjeux prégnants de défense du commerce de centre-ville, dans le cadre d'une forte concurrence exercée par le pôle commercial périphérique de la zone des "Paluds". La politique aubagnaise est alors élaborée dans une optique d'augmentation du stock disponible de places de stationnement en centre-ville afin d'en améliorer l'accès aux visiteurs et consommateurs. L'aménagement du quartier des "Défensions", à proximité immédiate du centre, est alors l'occasion d'augmenter

ce stock à travers la réalisation d'un parking en ouvrage, d'une capacité de 590 places. À ce moment, s'engage un processus de négociation avec un acteur privé, la firme Omniparc, rachetée durant la décennie 2000 par la firme multinationale Qpark. En 2001, la société Omniparc s'engage, à travers un contrat de concession, à construire le parking souterrain des "Défensions" puis à l'exploiter. En échange, la société se voit attribuer un contrat d'affermage concernant l'intégralité du stationnement payant de la ville d'Aubagne, en ouvrage et sur voirie. L'opération permet à la mairie d'augmenter le stock de places de stationnement disponibles sans déboursier les montants nécessaires à la réalisation d'un parking souterrain. La délégation de service public lie les deux parties pour une durée de 30 ans.

Lors des négociations de la délégation de service public, les parties s'accordent sur l'augmentation des tarifs horaires du stationnement de surface et souterrain. Néanmoins, la municipalité fait le choix de ne pas reporter l'augmentation du coût du stationnement sur les usagers. La commune prend à sa charge l'augmentation. Cette décision amène la commune à percevoir le stationnement comme une charge puisque, pour chaque heure de stationnement payé par un usager, la municipalité doit reverser cinquante centimes d'euro au délégataire du service public. Cette volonté politique de ne pas répercuter vers l'utilisateur l'intégralité de l'augmentation du coût du stationnement, va amener la municipalité à porter de moins en moins d'attention au respect du stationnement payant :

*"J'ai deux Agents de Surveillance de la Voie Publique, ça ne sert à rien de les envoyer en tournées PV. Alors quand ils passent dans le centre, je leur demande de jeter un coup d'œil. Mais ça s'arrête là. Ils ne vérifient pas les heures et tout ça. Je leur demande de regarder s'il y a le ticket, point barre. Et puis, ce n'est pas dans l'intérêt de la commune que tout le monde paie le stationnement. La commune perdrait de l'argent.
509 ,,"*

"Bon, le nombre de policier municipaux et d'agents de stationnement ne permet pas de faire une surveillance du stationnement payant. Bon après, c'est une volonté politique si vous voulez, mais moi je ne peux pas discuter. J'ai quelques désaccords avec mon maire, ce qui est normal. Mais c'est lui le patron."⁵¹⁰

Finalement, l'absence de contrôle du paiement du stationnement aboutit à un faible paiement du stationnement par les usagers. Ainsi, la commune minimise le montant des versements

⁵⁰⁹ Entretien, directeur de la police municipale, Aubagne, Janvier 2012.

⁵¹⁰ Entretien, élu délégué aux transports, à la circulation, au stationnement et à la sécurité civile et routière, Aubagne, décembre 2011.

qu'elle doit effectuer à destination de l'acteur privé délégataire du service public, la société Qpark. D'ailleurs, la refonte de la politique communale de stationnement, que nous allons observer maintenant, est réalisée sans la participation de l'acteur privé.

| | 2000 | | | 2014 | | | | |
|--------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------|
| | 1 ^{ère} heure | 2 ^{ème} heure | 3 ^{ème} heure | 1 ^{ère} demi heure | 2 ^{ème} demi heure | 3 ^{ème} demi heure | 4 ^{ème} demi heure | 12 heures |
| Rouge | 0,30 € | 1,20 € | - | 1 € | 0,50 € | 1,00 € | - | - |
| Orange | 0,30 € | 0,50 € | 0,80 € | 0,20 € | 0,80 € | 0,50 € | 0,50 € | - |
| Verte | 0,30 € | 0,30 € | 0,30 € | - | - | - | 1 € | 2,50 € |

Tableau 24. Aubagne : évolution du prix du stationnement sur voirie, 2000 – 2014. (Source : police municipale)

Le forum du stationnement : une redéfinition des outils de la politique urbaine

Au début de la décennie 2010, la politique aubagnaise de stationnement est relancée à travers une procédure originale. La population est associée à la production de la politique aubagnaise de stationnement, ce qui participe à sortir cette dernière de la seule échelle spatiale du centre-ville, introduit de nouveaux objectifs et amène sur le devant de la scène de nouveaux outils de régulation du stationnement.

Dans le cadre d'un "forum circulation et stationnement", élus, techniciens et habitants participent tout d'abord à diagnostiquer les problèmes en matière de circulation et de stationnement. Ensuite, les mêmes participants hiérarchisent les différents projets énoncés. Enfin, ils définissent des actions qui, ensemble, forment un nouveau plan de circulation à l'échelle de la ville. Cette procédure spécifique de construction et de hiérarchisation des problèmes de stationnement est réalisée durant l'année 2012.

“On travaille actuellement à un forum du stationnement. Alors, aujourd’hui on fait un recensement des problèmes qui se posent par le biais des conseils de quartiers que l’on rencontre deux fois par an. Aujourd’hui, on essaye de transformer ces conseils de quartiers, qui sont un peu des conseils de pleureurs, en des conseils consultatifs pour nous dire ce qui ne va pas dans le quartier. Nous dire s’il y a des problèmes de circulation, des problèmes de stationnement. Ce n’est pas très constructif pour l’instant.

Donc on essaie de transformer ça. Le forum du stationnement devrait se faire à la fin 2012.⁵¹¹»

Ce processus de construction de la politique communale n'est pas proprement spécifique à la politique aubagnaise. Salon-de-Provence réalise un travail similaire, quoi que plus généraliste, à travers la réalisation de l'agenda 21. À Aubagne ce processus de construction est associé à la publication de documents de synthèse⁵¹² et il fait écho au désengagement de la politique municipale dans le centre-ville. Dès lors, ce processus fait plus amplement bouger les lignes en matière de régulation du stationnement. Tout d'abord, il amène l'équipe municipale et les techniciens à changer la focale à partir de laquelle est conçue la régulation du stationnement et des circulations automobiles. Le centre-ville n'est plus l'unique espace de la régulation du stationnement, l'échelle communale s'impose. Elle est divisée en trois secteurs spécifiques (Illustration 21). Ensuite, les divers documents issus de ce travail de production de la politique communautaire proposent la réintroduction du "disque bleu" dans la boîte à outil de régulation du stationnement dans le centre-ville. Autrement dit, la contrainte temporelle reprend le pas sur la contrainte tarifaire, qui était jusque-là la contrainte privilégiée de la politique communale de régulation du stationnement. Enfin, ce processus participe à diminuer la centralité des visiteurs dans la politique communale au profit des résidents *déjà là*.

⁵¹¹ Entretien, élu délégué aux transports, à la circulation, au stationnement et à la sécurité civile et routière, Aubagne, décembre 2011.

⁵¹² Le forum circulation stationnement, 2012, *acte 1, le temps du diagnostic* ; Le forum circulation stationnement, 2012, *acte 2, le temps des propositions* ; Le forum circulation stationnement, 2012, *Acte 3, les décisions*.

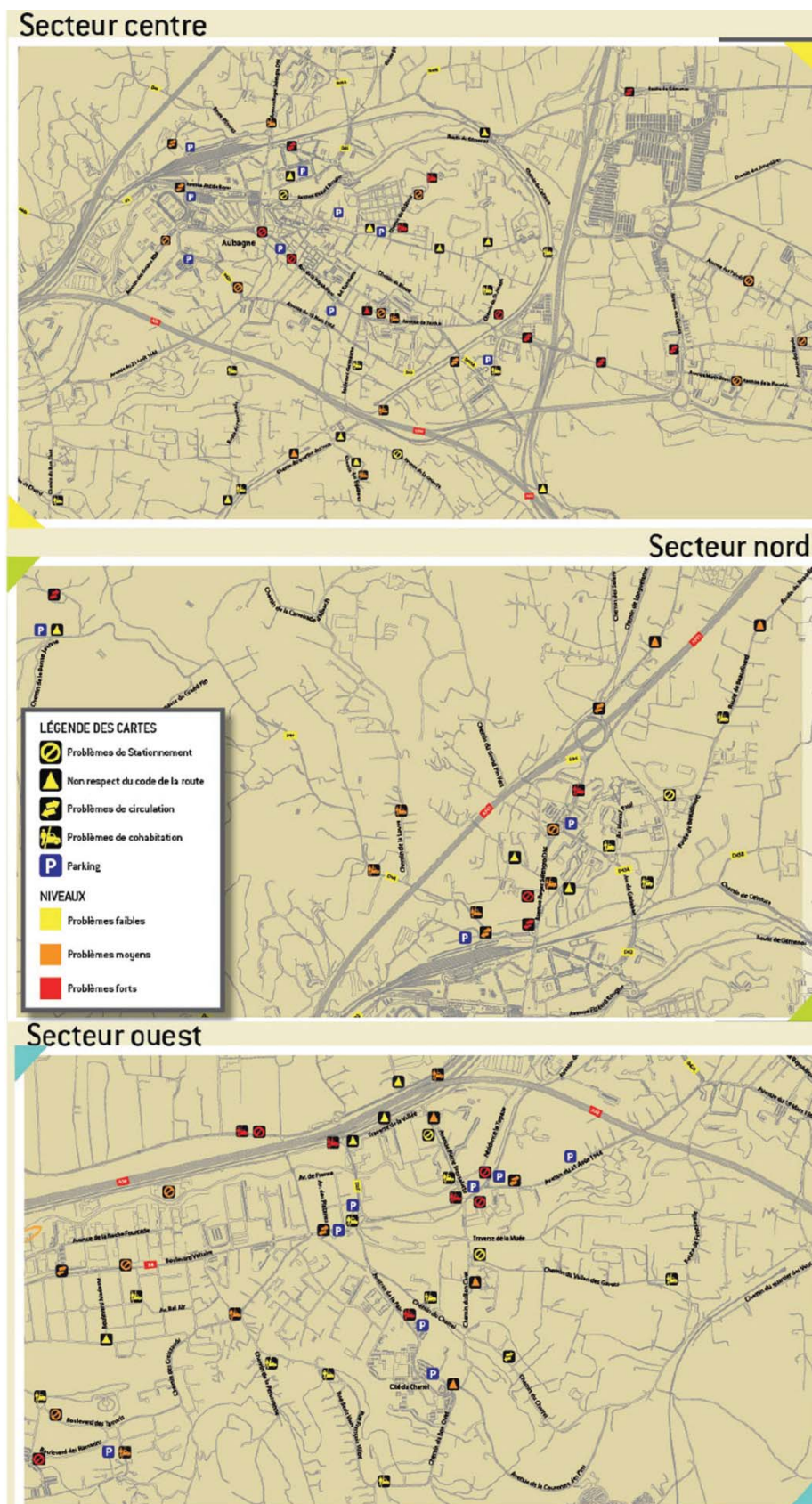


Illustration 21. Aubagne : diagnostic partagé de la circulation et du stationnement. (Source: “le forum circulation et stationnement”, le temps du diagnostic.)

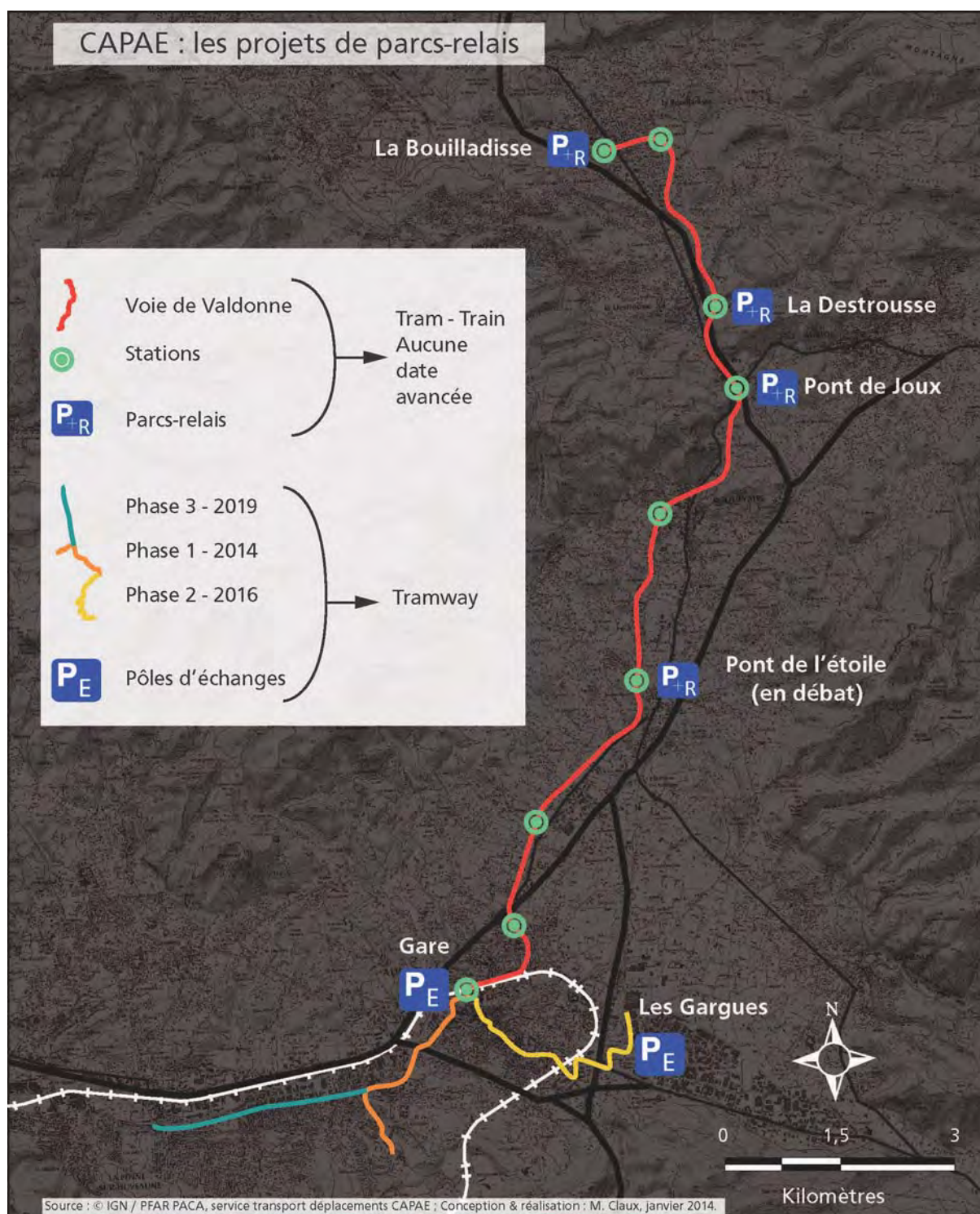
Les parcs-relais, l'entrée en scène de la Communauté d'Agglomération

À Aubagne, la fin de la décennie 2000 est marquée par l'entrée en scène de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile dans la politique urbaine de régulation du stationnement et des circulations automobiles afin de créer des parcs-relais. D'emblée, il faut noter que la fonction attribuée à ces parcs-relais est bien différente de celle qui lui est attribuée dans les cas de Salon-de-Provence et d'Aix-en-Provence. La fonction essentielle de ces parcs-relais n'est pas de préserver le centre-ville du flux des navetteurs motorisés, mais d'améliorer l'efficacité globale du système de transports publics urbains et interurbains en créant des pôles d'échanges Voiture Particulière – Transports Collectifs. On en revient à la polysémie du terme “parc-relais” notée par Cyprien Richer dans son travail sur les pôles d'échanges⁵¹³.

En effet, la création des “parcs-relais” à Aubagne suit une toute autre logique que celle qui préside à la création des “parcs-relais” dans les communes d'Aix-en-Provence et Salon-de-Provence. Tout d'abord, à Aubagne, ce n'est pas la ville qui sollicite l'intercommunalité pour réaliser des “parcs-relais” sur des réserves foncières situées le long des pénétrantes routières en bordure de l'espace aggloméré de la commune ; c'est l'intercommunalité qui s'invite dans la politique urbaine de stationnement lors de la réalisation de transports collectifs en site propre. Ensuite, la réalisation des “parcs-relais” n'exige pas la prolongation de lignes ou la création de lignes nouvelles afin de contraindre les automobilistes à stationner hors de la ville-centre, ils représentent une prolongation du réseau de transports publics urbains qui permet d'en améliorer l'efficacité, en terme de passagers transportés. Finalement, les “parcs-relais” élaborés par la CAPAE ont pour fonction de construire des pôles d'échanges Voiture Particulière – Transports Collectifs (VP-TC) et non de contraindre les automobilistes à stationner hors du centre. Certes, la création de ces “parcs-relais” participe aussi d'une volonté de retenir hors du centre-ville d'Aubagne les véhicules. Il s'agit ici aussi de “diminuer, filtrer le trafic de transit” et de “restreindre la place de la voiture dans le cœur de la commune⁵¹⁴”. Néanmoins, ces “parcs-relais” participent avant tout à améliorer l'efficacité du système de transports publics.

⁵¹³ Cyprien Richer, “L'émergence de la notion de “pôle d'échange”...”, *art. cit.*, p. 115.

⁵¹⁴ Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne, 2003, Plan de Déplacements Urbains : le projet, Action 15 : Aménagement de parcs relais sur Aubagne, Auriol et Pas de Trets, p. 98.



Carte 30. CAPAE : les projets de “parcs-relais”.

Deux sortes de parcs-relais sont distingués par l'intercommunalité. Les premiers s'intègrent à des pôles d'échanges, ils sont situés à la Gare d'Aubagne et dans le quartier des Gargues à proximité de la zone d'activités des Paluds. La CAPAE utilise le terme de pôle d'échanges dans le sens où ce sont des lieux dans lesquels se croisent plusieurs réseaux de transports publics (TER, navettes interurbaines du Conseil Général, Tramways, Bus urbains, Cars

interurbains). Selon le service transport et déplacements de l'intercommunalité, les “parcs-relais” situés dans les pôles d'échanges (Gare et Gargues) seront faiblement utilisés par les usagers du tramway, ils le seront davantage par les usagers des transports publics interurbains, comme les usagers des navettes Marseille – Aubagne et les usagers de la ligne TER Marseille – Aubagne – Toulon. Les seconds “parcs-relais” représentent des aires de stationnement permettant d'emprunter la voie de Valdonne, ils sont disposés le long de la voie à certaines stations. Cette simple interface VP-TC amène l'intercommunalité à utiliser le terme de “parcs-relais” plutôt que celui de pôle d'échanges. La gratuité de ces “parcs-relais” a fait débat lors de la concertation qui s'est tenue sur le territoire communautaire lors de l'année 2011. Élus et techniciens défendaient alors un projet dans lequel les parcs relais étaient payants. Pour eux, cela permettait de désinciter l'usage de l'automobile pour les rabattements de proximité :

“Il n'est pas prévu que les parkings soient gratuits. S'ils sont gratuits, tout le monde viendra en voiture aux stations. Nous, ce que l'on veut c'est réserver ces parkings à des habitants qui ne résident pas à proximité des stations. Quand je dis ça, j'ai derrière la tête que des personnes qui résident à Gréasque, Cadolive, Peypin, Auriol, ou même plus loin à Saint-Maximin [Var], trouvent une place dans les parkings et prennent le tram-train pour aller à Aubagne ou à Marseille.”⁵¹⁵

Finalement, l'ensemble des parcs-relais sera gratuit pour les usagers des transports collectifs.

Conclusion : contrainte tarifaire et nouvel espace de la régulation du stationnement

La politique aubagnaise de stationnement est originale à plusieurs titres. Tout d'abord, contrairement aux politiques de stationnement d'Aix-en-Provence et de Salon-de-Provence, la politique aubagnaise ne se focalise pas sur l'amélioration continue du taux de rotation dans le centre-ville. La rotation des véhicules à partir d'un outil tarifaire et au profit des consommateurs ne constitue pas le point cardinal de cette politique. Ensuite, le statut quo autour du stationnement en centre-ville amène la municipalité à changer de focale lors de l'élaboration de la politique urbaine de stationnement. Le stationnement devient une problématique à l'échelle de la commune et non plus seulement de son centre-ville. La participation des habitants amène d'ailleurs à mettre sur le devant de la scène le principe d'une régulation du stationnement à partir d'une contrainte temporelle, par le biais de l'outil “disque bleu”, et non plus tarifaire. Finalement, l'entrée en scène de la communauté

⁵¹⁵ André Julien, maire de La Bouilladisse, en charge du projet de la voie de valdonne, rencontre-débat sur la voie de valdonne, Roquevaire, 8 février 2011.

d'agglomération engendre un changement d'échelle. Les "parcs relais" ne sont plus seulement envisagés comme de simples espaces de rétention des véhicules des navetteurs motorisés, ils s'inscrivent ici dans une logique d'amélioration de l'efficacité des réseaux transports publics.

8.2.2. Istres : Salon et Aix comme modèle

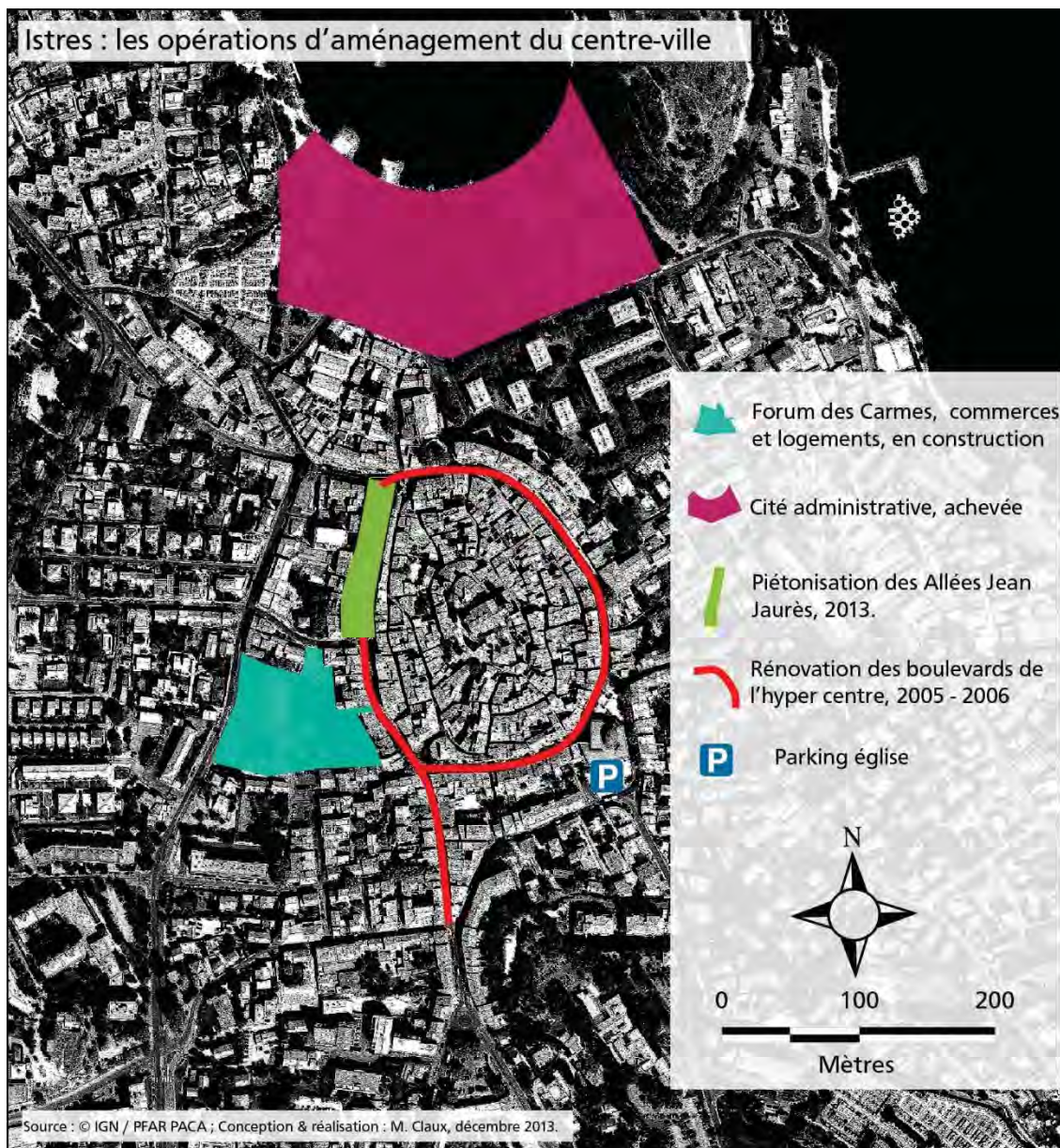
À Istres, la régulation du stationnement et des circulations automobiles en ville est une politique naissante qui s'inscrit progressivement à l'agenda communal à partir du milieu de la décennie 2000. Malgré les périodes d'alternance politique dans la fonction de maire⁵¹⁶, la question du stationnement est portée par les différents maires dès l'année 2004. Le problème du stationnement émerge lors de l'élaboration progressive d'un projet de redynamisation du centre-ville et de sa fonction commerciale. Il s'agit alors de diminuer l'emprise du stationnement sur l'espace public central tout en augmentant le stock de stationnement afin d'améliorer l'accès au centre-ville des consommateurs. Cependant, à Istres, il n'est pas question d'étendre et d'intensifier la contrainte tarifaire. Au contraire, il s'agit de ménager certains usagers du stationnement, les résidents. Afin de les satisfaire, l'espace de la régulation tarifaire est restreint, puis, événement assez rare, la contrainte tarifaire est revue à la baisse. Un temps, il est même envisagé de substituer le disque bleu à la contrainte tarifaire.

Une politique dessinée pour améliorer la qualité de vie et favoriser le stationnement des consommateurs

La politique istréenne de régulation du stationnement s'inscrit dans un projet global de redynamisation du centre-ville qui passe, entre autres, par la création d'un centre commercial et de logements à proximité immédiate du centre-ville. Il s'agit du projet du Forum de Carmes. Dans ce cadre, l'objectif de la politique de stationnement est alors de diminuer la visibilité de l'automobile en surface. Pour cela, la commune engage une politique de remplacement du stationnement de surface par un stationnement souterrain ou excentré. Il s'agit d'apprécier la qualité des espaces publics et le stock de stationnement pour renforcer l'attractivité du centre-ville auprès des consommateurs. La construction, en 2004, du parking souterrain de l'église, comprenant 84 places de stationnement, est le point de départ d'une

⁵¹⁶ En 2001, François Bernardini est élu maire. Condamné à une peine d'inéligibilité, François Bernardini quitte ses fonctions mayorales en 2002. Les élections anticipées de 2002 portent à la fonction de maire Michel Caillat. En 2006, de nouvelles élections municipales anticipées portent à la fonction de maire Nicole Joulia, proche de François Bernardini. En 2008, la peine d'inéligibilité de François Bernardini s'achève. Il se présente aux élections municipales et est élu maire.

diminution du stock de stationnement disponible en surface, notamment le long des boulevards ceinturant l'hyper-centre.



Carte 31. Istres : les opérations d'aménagement du centre-ville.

Au-delà de l'embellissement du centre-ville, la politique communale de stationnement vise essentiellement à augmenter le stock de stationnement disponible dans le centre urbain, dans l'optique d'apprécier l'attractivité commerciale du centre-ville :

“Vous savez, un centre-ville qui n’est pas fréquenté, il se meurt. Donc, les commerçants ce sont des acteurs économiques de la ville et ça c’est beaucoup pris en compte par M. le maire.”⁵¹⁷

D’importants travaux sont engagés à la fin de la décennie 2000 pour réaliser ou étendre des parcs de stationnement en ouvrage. Le projet d’aménagement du forum des Carmes, prévoit une extension du parking souterrain de Vauranne, situé sous l’opération d’aménagement. Le nombre de places de stationnement doit être porté de 290 places à 600 places. Ensuite, le nombre de places disponibles dans le parc de stationnement en enclos des Arnavaux est augmenté par la réalisation, en 2013, d’un premier sous-sol d’une capacité de 80 places. L’ensemble de ces réalisations a pour objectif d’augmenter le stock de stationnement en ouvrage afin de soutenir la croissance du commerce de centre-ville.

Cette politique d’augmentation du stock de places de stationnement en ouvrage illustre l’inclination de la politique communale envers la catégorie des consommateurs. Ils représentent les usagers choyés par la politique communale de stationnement. D’ailleurs, lors de la réalisation des différents travaux d’extension ou de création de parking souterrain, un ensemble de service est alors proposé aux consommateurs afin de pallier la compression temporaire de l’offre de stationnement dans le centre-ville. Durant cette période, la municipalité réalise des aires de stationnement gratuites à proximité du centre-ville. Légèrement excentrés, ces parcs de substitution ont vocation à maintenir l’attractivité du commerce de centre-ville durant la période de travaux. Ils sont reliés au centre-ville par une navette, dont la livrée nous renseigne sur les usagers pour lesquels elle a été créée⁵¹⁸.

⁵¹⁷ Entretien, directeur du service droit des places et occupation du domaine public, Istres, décembre 2011.

⁵¹⁸ Cette navette, dotée de la livrée du réseau communautaire, n’est pas créée par l’intercommunalité, elle est mise en œuvre par la commune.



Photo 7. La navette de Cœur de ville d'Istres, 2013. (Source du cliché : service communication de la commune d'Istres.)

La contrainte tarifaire et son espace : des outils adaptés par la politique istréenne

À la différence des politiques élaborées à Aix-en-Provence et Salon-de-Provence, la politique istréenne de stationnement se caractérise par le faible intérêt qui est porté à l'amélioration du taux de rotation des véhicules, y compris dans les parkings en ouvrage. Certes, la politique istréenne de stationnement cherche à éradiquer les “voitures ventouses” afin de favoriser l'accès des consommateurs aux commerces du centre-ville. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'est supprimée la gratuité du stationnement lors de fêtes de fin d'année, à la demande des commerçants. Néanmoins, l'élévation constante du taux de rotation ne constitue pas un objectif de la politique communale. À Istres, la politique de régulation du stationnement vise à augmenter le stock de places disponible, et non à augmenter la capacité de stationnement. Cette spécificité de la politique istréenne s'explique avant tout par la volonté des élus de ne pas transformer le stationnement en un outil de sélection de l'accès au centre-ville :

“Il n'y a pas la volonté d'augmenter le coût du stationnement de surface. [...] Chez nous on n'est pas dans une politique où plus on se rapproche du centre-ville plus il faut payer. On est dans une politique où l'accès au centre-ville doit être bien fait, pas cher, où les gens peuvent trouver des places et s'y rendre. En fait, on ne souhaite pas que

le prix du stationnement affecte certaines classes sociales. Parce qu'en fait c'est ça, il faut bien parler comme ça. La bagnole c'est déjà pas donné et là on entre en récession donc, on ne souhaite pas impacter les classes sociales les moins aisées en augmentant le coût du stationnement, on ne souhaite pas que cela devienne un problème pour eux. On souhaite que leur accès au centre ne soit pas gêné par le coût du stationnement. Le stationnement c'est la première des choses, s'il n'y a pas de stationnement, il n'y aura pas de visite du centre-ville. Les gens auront plus vite fait d'aller au centre commercial, où il y a du stationnement gratuit. [...] On est dans du payant, parce qu'il faut de la rotation aussi, mais on n'est pas dans des prix excessifs.⁵¹⁹»

Cette spécificité de la politique istréenne a des répercussions sur l'organisation du stationnement payant. Ainsi, pour réduire les effets potentiels de la tarification sur le tri de l'accès au centre-ville, les tarifs du stationnement, sur voirie et en ouvrage, sont diminués durant la décennie 2000. De même, la contrainte tarifaire n'augmente pas à mesure que l'on s'approche du centre et la tarification du stationnement reste proportionnelle à la durée du stationnement. Un temps, il est même question d'étendre l'espace de la régulation du stationnement par la création d'une zone où le stationnement serait réglementé par disque bleu. Finalement, à Istres, l'élévation de la contrainte tarifaire n'est pas considérée comme un outil permettant d'augmenter la capacité de stationnement offerte en centre-ville. À Istres, le taux de rotation est un indicateur qui intéresse peu le service en charge de la politique, ce n'est pas un indicateur de réussite de la politique communale.

| | Stationnement sur voirie | | |
|-------|--------------------------|-----------|-------------|
| | 2000 - 2005 | 2005-2008 | 2008 - 2014 |
| 1/2 h | 0,80 € | 0,50 € | 0,60 € |
| 1h | 2,40 € | 1,00 € | 1,10 € |
| 2h | 3,40 € | 2,00 € | 2,10 € |

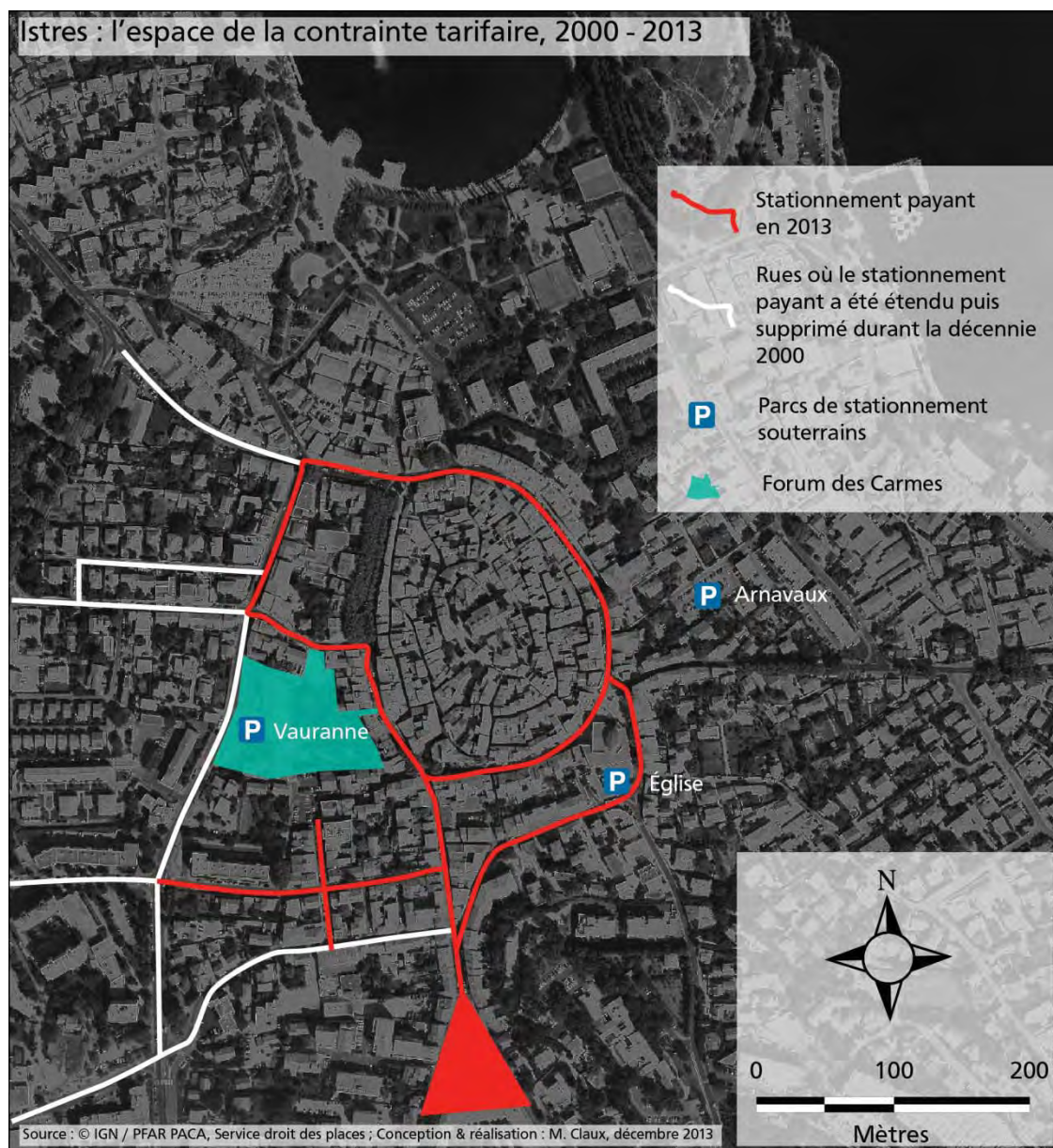
Tableau 25. Istres : évolution de la contrainte tarifaire sur voirie. (Source : service droit des places et occupation du domaine public)

⁵¹⁹ Entretien, directeur du service droit des places et occupation du domaine public, Istres, décembre 2011.

| | Stationnement en ouvrage | | |
|-------|--------------------------|-----------|-------------|
| | 2000 - 2005 | 2005-2008 | 2008 - 2014 |
| 1/2 h | Gratuit | 0,50 € | Gratuit |
| 1h | 1,20 € | 1,00 € | 0,60 € |
| 2h | 2,20 € | 1,80 € | 1,10 € |
| 5h | 5,20 € | 3,40 € | 3,30 € |

Tableau 26. Istres : évolution de la contrainte tarifaire en ouvrage. (Source : service droit des places et occupation du domaine public)

Cette volonté de ne pas trier les usagers du centre-ville s'exprime aussi lors de la modification de l'espace de la régulation tarifaire intervenue dans la décennie 2000. Dans la première partie de la décennie 2000, l'espace de la contrainte tarifaire connaît une courte période d'extension. Cela aboutit finalement à la création d'un stationnement payant dans des quartiers résidentiels situés en lisière du centre-ville. Finalement, l'espace de la régulation du stationnement est restreint en 2006, afin de ne pas pénaliser le stationnement des résidents. Ainsi, l'espace de la régulation tarifaire du stationnement est réduit à quelques axes importants aux abords du centre-ville commerçant. Au-delà d'une limite de 250 mètres du centre-ville, les résidents sont les destinataires prioritaires des espaces de stationnement, le stationnement payant est supprimé.



Carte 32. Istres : l'espace de la contrainte tarifaire, 2000 – 2013.

Conclusion : diminuer les effets potentiels de la tarification sur le tri des usagers

A priori, les objectifs de la politique istréenne se distinguent assez peu des politiques engagées à Aix-en-Provence et Salon-de-Provence. D'un côté comme de l'autre, ces politiques cherchent à apprécier la qualité de vie et favoriser l'accès au centre-ville des consommateurs et visiteurs. Cependant, la politique istréenne de stationnement souhaite explicitement limiter le tri des usagers du centre-ville. Cette volonté de ne pas sélectionner les usagers du centre-ville selon leurs caractéristiques sociales, amène la politique communale à avoir un usage différencié des outils de la régulation tarifaire du stationnement. Ces usages différenciés ont en commun d'amener la commune à se désintéresser de l'élévation du taux de

rotation des véhicules par place de stationnement. Plus qu'une augmentation de la capacité de stationnement, il s'agit, à Istres, d'augmenter le stock de stationnement afin d'attirer les consommateurs et chalands vers le centre-ville commerçant sans pour autant qu'il y ait un accroissement de la rivalité des usages du stationnement.

Conclusion. Dans les territoires "rouillés": attirer les consommateurs sans repousser, minimiser le tri potentiellement généré par des mécanismes marchands

Les politiques communales de régulation du stationnement élaborées dans les territoires à l'histoire industrielle et ouvrière, poursuivent le même objectif général que celui qui prévaut dans les territoires à l'histoire bourgeoise. Dans un cas comme dans l'autre, ces politiques cherchent à améliorer l'accès au centre-ville des consommateurs. Là s'arrêtent les ressemblances entre les politiques de régulation du stationnement élaborées dans les territoires "rouillés" et "dorés".

Tout d'abord, à Aubagne et Istres, les usagers choyés sont bien les consommateurs. Cependant, dans ces deux politiques communales, il n'existe pas d'usagers "délaisés". Plus exactement, les navetteurs motorisés, ces employés de bureau, ne sont pas désignés comme des usagers à repousser du centre-ville. Dans ces deux politiques communales ces usagers ne font pas l'objet d'actions spécifiques qui visent à les maintenir hors du centre-ville afin de libérer les capacités de stationnement au profit des consommateurs. Ces deux politiques de régulation du stationnement ne visent donc pas à construire un accès différencié au centre-ville.

Ensuite, les politiques de régulation du stationnement dans les communes d'Aubagne et Istres tendent à délaisser les outils tarifaires. Dans ces deux politiques, on n'observe pas de volonté d'étendre et d'intensifier les contraintes tarifaires au stationnement dans le centre-ville. Au contraire, on observe une stabilisation de la contrainte tarifaire à Aubagne et une diminution de cette contrainte à Istres. Dans les deux cas, il est même envisagé de substituer la contrainte temporelle à la contrainte tarifaire, par l'introduction du "disque bleu". Finalement, ces politiques de régulation du stationnement ne privilégient pas des mécanismes marchands afin de réguler la rivalité qui caractérise le stationnement en centre-ville.

Enfin, il existe une dernière similitude entre ces politiques qui participe à les distinguer de celles élaborées dans les territoires "dorés". Dans les politiques de stationnement d'Aubagne et d'Istres, les résidents privilégiés ne sont pas de futurs résidents du centre-ville, mais bien

des résidents *déjà là*. À Istres, c'est pour ces derniers qu'est restreint l'espace de la régulation du stationnement. À Aubagne, les résidents *déjà là* participent à hiérarchiser les actions de la politique de régulation du stationnement. Dans ces deux communes, la politique de régulation du stationnement n'est jamais mentionnée comme un élément d'une politique d'attractivité résidentielle. Ce trait les distingue des politiques élaborées dans les territoires à l'histoire bourgeoise qui, elles, perçoivent la régulation du stationnement comme un élément de l'attractivité résidentielle, d'un "retours en ville" des classes moyennes.

Pour autant, au sein même des territoires à l'histoire industrielle et ouvrière, il existe des différenciations dans les politiques de régulation du stationnement. À Istres, les consommateurs sont davantage choyés qu'à Aubagne, notamment du fait de l'incapacité de la commune d'Aubagne à maîtriser intégralement la politique de stationnement en centre-ville que l'on peut imputer à la présence d'un acteur privé dans la régulation du stationnement. À Aubagne enfin, la réalisation des "parcs-relais" par l'intercommunalité vise à améliorer la performance des réseaux de transports publics en proposant des pôles d'échanges VP-TC, ce dont la politique istréenne ne se soucie pas.

Conclusion : une hiérarchisation différenciée des usagers selon l'histoire sociale et économique des territoires

Dans ce chapitre, nous venons de voir que les politiques urbaines de régulation du stationnement sont élaborées dans des perspectives différenciées et utilisent des outils différents. Encore une fois, ces différences peuvent être rapprochées des histoires sociales et économiques des territoires étudiés. Certes, les consommateurs représentent des usagers choyés de ces quatre politiques urbaines, quelle que soit l'histoire sociale et économique des territoires étudiés. Néanmoins, les outils de ces politiques diffèrent d'un territoire à l'autre et finalement ce sont les logiques de tri des usagers qui diffèrent dans les territoires.

D'un côté, dans les territoires à l'histoire bourgeoise, les politiques de régulation du stationnement cherchent à repousser les navetteurs motorisés, les employés de bureau qui travaillent dans le centre-ville mais n'y résident pas. Pour les tenir à distance du centre-ville les politiques urbaines des territoires "dorés" mettent en œuvre et articulent un ensemble de contraintes tarifaires. La régulation du stationnement à travers des mécanismes marchands vise explicitement à créer un quasi-marché du stationnement dans lequel chaque usager trouve un produit qui est conçu pour ses besoins de stationnement. Ce mécanisme marchand de régulation du stationnement permet d'opérationnaliser le tri des usagers du stationnement en centre-ville. Il crée aussi des effets secondaires, il trie l'accès au centre-ville en fonction des caractéristiques sociales des usagers. Ce tri social des usagers du centre-ville ne pose pas problème, ce n'est pas un problème public.

De l'autre, dans les territoires à l'histoire industrielle et ouvrière, les politiques de régulation du stationnement ne cherchent pas à repousser les navetteurs motorisés, les employés de bureau qui travaillent dans le centre-ville mais n'y résident pas. Dans ces politiques, les mécanismes marchands de la régulation du stationnement sont allégés au fil du temps. L'allègement de ces mécanismes marchands résulte d'une volonté de diminuer le tri potentiel de l'accès au centre. Dans les politiques urbaines de régulation du stationnement dans les territoires "rouillés", il s'agit de diminuer les effets sociaux que génèrent ces mécanismes marchands. Bref, le tri de l'accès au centre-ville selon les caractéristiques sociales des usagers est pris en compte.

Conclusion de la troisième partie

Approfondissement contre allègement des contraintes marchandes de sélection des usagers

Dans cette partie, nous avons souhaité élargir et compléter notre focale d'appréhension des politiques urbaines de transports et de déplacements. Nous sommes sortis d'un regard centré sur les transports publics urbains, et par là même nous avons élargi notre focale institutionnelle, nous nous sommes intéressés à l'articulation entre politiques intercommunales et communales. Finalement, tout au long de cette troisième partie nous avons embrassé une vision plus large, celle des politiques urbaines de transport et des déplacements, élaborées par le couple commune/communauté.

Dans un premier temps, nous nous sommes intéressés aux politiques communautaires d'aménagements de la voirie et de la régulation du stationnement. Lors de ce travail, nous nous sommes rendu compte de la difficulté à baliser les interventions communautaires et leurs natures. Les moyens par lesquels les intercommunalités interviennent dans les domaines de l'aménagement de la voirie et du stationnement sont nombreux et ne se limitent pas à la seule compétence optionnelle "voirie et stationnement d'intérêt communautaire" ; les pactes financiers qui entourent ces compétences sont révisables dans le temps ; l'intérêt communautaire à partir duquel s'élabore la nature de ces interventions est lui aussi révisable dans le temps. Bref, on a là affaire à des actions communautaires fortement évolutives et faiblement lisibles si elles sont déconnectées des actions communales. Ce constat nous a alors amené à orienter notre travail autour des politiques communales de régulation du stationnement. À travers l'étude de ces politiques communales, il s'agissait de se plonger dans l'observation des interactions potentielles entre les politiques communautaires de transports publics d'une part et les politiques communales de régulation du stationnement d'autre part.

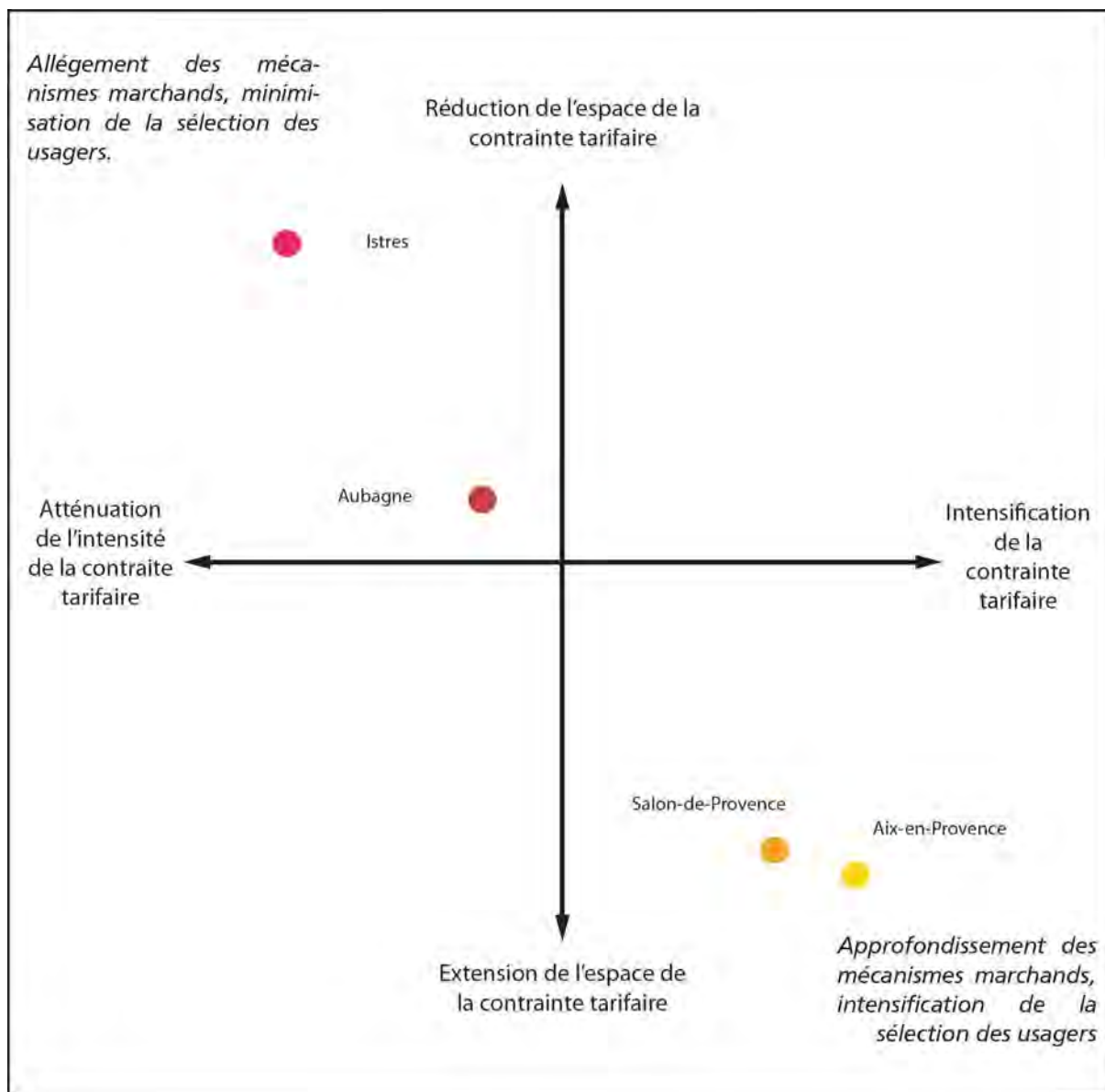
Pour cela, nous avons fait le choix de nous intéresser aux politiques de régulation du stationnement élaborées dans les villes-centres des intercommunalités étudiées. Le premier résultat issu de cette incursion dans les politiques communales de régulation du stationnement est celui d'une déconnexion entre les objectifs de ces politiques et ceux qui sont portés par les politiques communautaires de transports publics urbains. En aucun cas, les politiques communales de régulation du stationnement ne visent à comprimer la capacité de stationnement afin de réduire la capillarité du système automobile. Autrement dit, il ne s'agit pas à travers ces politiques de s'attaquer à la dépendance automobile pour initier une dynamique de report modal. Au contraire, ces politiques urbaines tendent à apprécier la capacité de stationnement afin d'offrir aux revenus privés et mobiles des possibilités d'accès aux commerces des centres urbains.

Dans un second et dernier temps, nous avons comparé ces politiques deux à deux, à l'image de ce que nous avons fait dans la partie précédente. De cette comparaison, est issue une opposition entre deux manières de réguler le stationnement en ville. D'un côté, dans les territoires à l'histoire bourgeoise, les politiques de régulation du stationnement cherchent à repousser les navetteurs motorisés hors du centre-ville pour préserver les capacités de stationnement des consommateurs et limiter la dégradation de la qualité de vie que génèrent la circulation et le stationnement de ces véhicules. Pour cela, les politiques urbaines de régulation du stationnement mettent en œuvre et articulent un ensemble de contraintes tarifaires. La régulation du stationnement s'effectue à travers l'intensification et l'extension continue de la contrainte tarifaire qui vise, explicitement, à opérationnaliser la sélection des usagers du stationnement en centre-ville. L'intensification et l'extension de ces mécanismes marchands, ou quasi-marchands, créent des effets secondaires : ils trient l'accès au centre-ville en fonction des caractéristiques sociales des usagers⁵²⁰. De l'autre côté, dans les territoires à l'histoire industrielle et ouvrière, les politiques de régulation du stationnement ne cherchent pas à repousser les navetteurs motorisés hors des centres-villes. Dans ces territoires, les mécanismes marchands de la régulation du stationnement sont progressivement allégés. L'espace de la contrainte tarifaire est soit stabilisée soit réduite. L'intensité de la contrainte tarifaire est soit stabilisée soit réduite. Des outils non tarifaires de régulation émergent, notamment le disque bleu. L'allègement de ces mécanismes marchands résulte d'une volonté

⁵²⁰ Jemelin Christophe, Pflieger Géraldine, Barbey Julie, Kaufmann Vincent, 2007, "Inégalités sociales d'accès : quels impacts des politiques locales de transport ?", *art. cit.*

partagée par les deux communes de minimiser les effets sociaux que génèrent les mécanismes marchands de la régulation du stationnement.

Ici encore, nous avons bien une différenciation de la substance de ces politiques qui vient se calquer sur l'histoire sociale et économique de ces territoires. Finalement à la manière de ce que nous avons réalisé pour les politiques communautaires de transports publics il est possible d'opposer ces politiques communales de régulation du stationnement à travers deux dimensions. Un premier axe oppose alors l'extension spatiale à la contraction spatiale de la contrainte tarifaire, un second axe oppose alors l'intensification de la contrainte tarifaire à sa réduction. Finalement, nous avons une intensification des contraintes marchandes d'un côté et un allègement de ces contraintes de l'autre.



Graphique 21. Caractériser les politiques urbaines de régulation des circulations automobiles en ville.

Conclusion générale

Différenciation des politiques urbaines de transport et de déplacement, différenciation des trajectoires de développement

Le point de départ de ce travail de thèse est de questionner les effets des réformes institutionnelles, intervenues au début de la décennie 2000, qui ont affecté les politiques urbaines de transport et de déplacements. Ce travail débute sur un parti pris : les intercommunalités créent de la solidarité, créent un bien commun intercommunal. Dans cette conclusion nous apportons quelques éléments de réponse aux questions de départ qui animent ce travail de thèse, puis nous résumons le résultat principal de ce travail : la validation de l'hypothèse selon laquelle les politiques urbaines de transport et de déplacements se différencient en fonction de l'histoire sociale, économique et urbaine des territoires étudiés.

Vers des gouvernements urbains

Cette thèse débute par trois grands questionnements relatifs aux effets de la nouvelle architecture institutionnelle, mise en place au début des années 2000, dans le domaine du transport et des déplacements. Nous voudrions revenir ici sur ces trois questionnements

L'une de ces questions portait sur les effets de l'extension du périmètre des transports urbains à l'égard des périphéries urbaines. Au cours de ce travail de thèse, et à travers notre méthodologie de spatialisation de la qualité de la desserte en transports publics urbains exposée dans le chapitre 4, nous avons fait le constat d'une extension sans précédent des territoires effectivement desservis en transports publics urbains à destination des périphéries. Comme d'autres spécialistes des intercommunalités l'ont montré, cette extension des territoires desservis reflète le poids des intérêts communaux dans le fonctionnement des gouvernements intercommunaux. Néanmoins, là où la littérature en science politique en fait un grief adressé aux gouvernements intercommunaux "inachevés", domestiqués, soumis aux

intérêts municipaux⁵²¹, nous, nous y voyons la garantie d'un droit au transport et d'une solidarité spatiale minimale. En effet, la prééminence de la commune dans l'institution communautaire garantit un certain droit au transport minimal et une certaine solidarité spatiale. Le poids de la souveraineté municipale dans l'institution intercommunale est, pour les politiques de transports publics urbains au moins, un bienfait. Sans ce poids des intérêts communaux, il n'est pas acquis que les territoires périphériques des intercommunalités d'agglomérations auraient bénéficié d'une desserte en transports publics urbains. Finalement, le fonctionnement même de l'institution intercommunale garantit un investissement et une innovation minimale dans les espaces périphériques.

Un second questionnaire portait, lui, sur l'émergence de politiques globales d'aménagement du territoire. L'un des objectifs des réformes de l'intercommunalité, au début de la décennie 2000, était bien de faire sortir les AOTU de leur carcan technique. Observer le décroisement des politiques intercommunales de transports publics urbains passe par une étude des articulations entre ces politiques intercommunales et les politiques communales. En cela, l'intercommunalité s'affirme comme une institution originale, bicéphale, dont la plus value réside dans l'association des politiques communales et intercommunales. Nous l'avons relevé dans la troisième partie de ce travail. Alors que les interventions communautaires dans le domaine du stationnement et de l'aménagement de la voirie restent marginales, au sens où les communes conservent l'essentiel des compétences nécessaires à la régulation du stationnement en ville, elles s'imbriquent étroitement aux politiques communales de régulation du stationnement. Dès lors, il faut davantage parler de politiques urbaines qui associent politiques intercommunales et politiques communales. Après tout, l'imbrication et l'articulation des politiques communales et intercommunales n'est-elle pas le propre de politiques publiques territoriales soumises à une gouvernance multi-niveaux⁵²². Dans ce cadre, appréhender les objectifs prioritaires des politiques urbaines de transport et de déplacements nécessite, à n'en pas douter, d'observer les articulations qui existent entre politiques communautaires et politiques communales.

Enfin, une troisième question portait, elle, sur la participation des politiques intercommunales de transport et de déplacements à la construction de nouveaux territoires politiques. Sous cette focale, les politiques urbaines de transport et de déplacements, dont des travaux fondateurs

⁵²¹ Desage Fabien, Guéranger David, 2011, *la politique confisquée...*, *op. cit.*

⁵²² Dubois Jérôme, 2009, *Les politiques publiques territoriales. La gouvernance multi-niveaux face aux défis de l'aménagement du territoire*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes.

nous ont dit qu'elles n'étaient pas un enjeu stratégique des gouvernements urbains⁵²³, sont devenues stratégiques dans la décennie 2000. Autrement dit, partout, les politiques de transport et de déplacements sont devenues un enjeu politique ; partout, elles participent à construire de nouveaux territoires politiques ; partout, elles font l'objet d'une stratégie différenciée. Dans ce travail de thèse, nous avons balisé les objectifs prioritaires des quatre politiques intercommunales de transport et de déplacements et nous avons identifié deux grands types de stratégies. Pour dégager ces deux grands types de stratégies, nous nous sommes appuyés sur cinq dimensions de ces politiques urbaines : les "*politiques extérieures*" et interterritoriales de transports publics urbains ; les politiques intérieures de transports publics urbains ; les projets symboliques de transports publics urbains ; l'évolution de l'espace de la contrainte tarifaire de stationnement et l'évolution de l'intensité de la contrainte tarifaire de stationnement. Dans tous les territoires étudiés, nous avons observé une très grande cohérence, une très forte intégration entre ces cinq dimensions des politiques urbaines de transport et de déplacement qui atteste d'une mise en ordre stratégique de ces politiques urbaines.

Finalement, l'intérêt principal de ce travail de thèse est de proposer une lecture des objectifs prioritaires des politiques urbaines de transport et de déplacements au prisme de l'histoire sociale, économique et urbaine des territoires. Au début de ce travail de thèse, nous avons posé l'hypothèse selon laquelle le substrat territorial, l'histoire sociale, économique et urbaine des territoires joue dans la différenciation des politiques urbaines de transport et de déplacements. Assurément, les "*inconscients territoriaux*", que l'on a observé dans la première partie de ce travail, jouent sur la substance des politiques urbaines déployées, ils déterminent des trajectoires spécifiques de développement. Qu'il s'agisse des politiques intercommunales de transport et de déplacements ou des politiques urbaines de régulation du stationnement, cette thèse montre que les priorités affichées par les gouvernements urbains varient visiblement selon l'histoire sociale, économique et urbaine des territoires. Cette thèse, met en exergue une différenciation des trajectoires de développement en opposant, deux à deux, quatre politiques urbaines de transport et de déplacements. C'est là un résultat central de ce travail sur lequel nous souhaitons revenir.

⁵²³ Lassave Pierre, 1987, *L'expérience des Plans de Déplacements Urbains (1983 – 1986)*, CETUR et Offner Jean-Marc, 2006, *Les Plans de Déplacements Urbains*, Paris : la documentation française.

Deux objectifs idéal-typique, deux trajectoires de développement

D'un côté, nous avons observé des territoires "*dorés*" en quête d'attractivité qui élaborent des politiques urbaines de transport et de déplacements dominée par l'impératif du rayonnement et de l'attractivité de la ville-centre à l'échelle de la région urbaine dans un contexte territorial perçu comme concurrentiel.

Les deux intercommunalités forgées autour des centralités d'Aix-en-Provence et Salon-de-Provence entrent dans cette catégorie, nous l'avons relevé dans le chapitre 2. Ces territoires intercommunaux apparaissent comme des territoires bourgeois aux aménités urbaines et paysagères provençales préversées. Ce sont des territoires où s'est localisé un tissu industriel dynamique à haute valeur ajoutée qui draine en masse d'entrepreneurs "*hommes de la technique*".

Dans ces deux territoires, une quête certaine de l'attractivité urbaine s'exprime à travers les politiques intercommunales de transports publics urbains, nous l'avons observé à travers trois dimensions dans le chapitre 5. Premièrement, les "*politiques extérieures*" de ces intercommunalités cherchent avant tout à affirmer le territoire communautaire à l'échelle métropolitaine. La "*politique extérieure*" de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix rend parfaitement compte de cet objectif : cette intercommunalité négocie toujours sa participation aux actions interterritoriales afin de mieux s'affirmer comme un territoire indispensable à l'échelle métropolitaine. Deuxièmement, les politiques intérieures de transports publics urbains élaborées par ces deux intercommunalités sont, toutes deux, progressivement réorientées vers la ville-centre afin de renforcer sa centralité métropolitaine à travers la valorisation de sa qualité de vie. Cela signifie moins de voitures en surface dans les espaces centraux et patrimoniaux et une amélioration constante de la qualité de la desserte dans la ville-centre afin d'engager une dynamique de report modal. Compte tenu de la contrainte d'efficacité économique qui pèse sur les réseaux de transports, ce discours a pour conséquence de cantonner l'action communautaire dans la ville-centre, voire même dans le centre-ville de la ville-centre. Le report modal devient alors une ressource discursive permettant de prioriser l'investissement communautaire à destination des villes-centres. Enfin, les présidents de ces intercommunalités et maires des villes-centres, s'investissent dans la politique intercommunale de transports publics urbains dans une perspective de marketing urbain. Les navettes électriques, commandées par les présidents de ces intercommunalités, sont exposées dans la vitrine de la ville-centre pour en redorer l'image, l'attractivité.

Dans ces deux territoires, les politiques urbaines de régulation du stationnement et des circulations en ville sont, elles aussi, imprégnées d'une vision concurrentielle de l'espace métropolitain. Dans ces deux territoires, ces politiques sont pensées, élaborées et mises en œuvre dans l'objectif de renforcer la place des centres-villes dans la division spatiale des lieux de la consommation métropolitaine. Explicitement, ces politiques visent à construire des lieux de vies agréables et facilement accessibles en automobile pour les consommateurs, les chalands, les nomades. Capter des revenus, attirer des consommateurs nécessite de réserver les capacités de stationnement disponible en centre-ville aux flux de revenus mobiles. Pour cela, ces deux politiques de régulation du stationnement mettent en œuvre et articulent finement une intensification et une extension des contraintes tarifaires. Dans ces territoires, l'accès au centre-ville est facilité, rapide et confortable, pour les visiteurs qui choisissent d'y accéder en voiture et de payer tandis qu'il est contraint pour les salariés et leurs voitures-ventouses, nous l'avons noté dans le chapitre 8.

De l'autre côté, nous avons observé des territoires "*rouillés*" en quête de solidarité qui élaborent des politiques urbaines de transport et de déplacements dominée par une réactualisation de la dimension sociale de la mobilité dans un contexte de *ville motorisée*.

Les deux intercommunalités forgées autour d'Aubagne et d'Istres-Fos entrent dans cette catégorie de territoire, nous l'avons vu dans le chapitre 3. Ces deux territoires partagent une histoire industrielle et ouvrière. Ce sont des territoires où, en des périodes distinctes, s'est étendue l'activité portuaire marseillaise. Ce sont des territoires vers lesquels ont migré d'imposantes unités de productions et des populations ouvrières qui suivaient *leur* appareil industriel.

Dans ces deux territoires, les politiques intercommunales de transports publics urbains s'inscrivent dans une quête de solidarité dans un contexte de *ville motorisée*, nous l'avons remarqué à travers trois dimensions dans le chapitre 6. Premièrement, les "*politiques extérieures*" de ces territoires visent, toutes deux, à élaborer des coopérations interterritoriales en vue de limiter les effets de frontières qu'induisent les Périmètres des Transports Urbains dans les franges de leurs territoires communautaires. Deuxièmement, les politiques intérieures de transports publics urbains de ces territoires se distinguent par une volonté commune de traiter *équitablement* l'espace communautaire et d'investir et innover dans les espaces périphériques. En donnant la priorité à la desserte du "*bout du monde*" pour y transporter un public contraint, ces deux politiques intercommunales de transports publics urbains oeuvrent

localement à l'opérationnalisation d'un droit au transport. Troisièmement, les présidents de ces intercommunalités s'investissent dans ces politiques intercommunales dans l'optique assumée et affichée de réactualiser la dimension sociale de la mobilité. Par leurs interventions dans ces politiques communautaires, les édiles de ces territoires oeuvrent à transformer le droit au transport en un droit à la mobilité dans la ville motorisée.

Dans ces deux territoires, certes, les politiques de régulation du stationnement sont, elles aussi, au service d'un renforcement de l'attractivité commerciale des centres-villes. Néanmoins, dans ces deux territoires, les politiques urbaines de régulation du stationnement ne cherchent pas à sélectionner drastiquement les usagers du centre-ville. Ces politiques ne cherchent pas à repousser les navetteurs motorisés hors des centres-villes, elles ne cherchent pas à construire un accès différencié au centre-ville. D'ailleurs, nous l'avons constaté dans le huitième chapitre, pour limiter la sélection des usagers du centre-ville, ces deux politiques urbaines de régulation du stationnement allègent et révisent les mécanismes marchands à partir desquels est régulé le stationnement : l'espace et l'intensité de la contrainte tarifaire sont stabilisés ou réduits ; des outils non tarifaires de régulation sont mobilisés, notamment le disque bleu.



Figure 11. Substance des politiques urbaines de transport et de déplacements sur les quatre terrains étudiés.

Vers quelle(s) solidarité(s) métropolitaine(s) ?

Pour terminer, les résultats de cette thèse questionnent l'évolution de ces politiques urbaines de transport et de déplacements à l'heure de la promulgation de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles⁵²⁴ et de la création d'une métropole Aix-Marseille-Provence qui intéresse spécifiquement notre territoire d'étude.

⁵²⁴ Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, JORF du 28 janvier 2014.

Tout d'abord, nous souhaitons aborder la question de l'évolution des politiques urbaines de régulation du stationnement et de la circulation en ville. Dans ce domaine, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles apporte un ensemble de modifications. Celles qui sont relatives à la dépenalisation et la décentralisation des amendes de stationnements attirent particulièrement notre attention. En effet, à partir de janvier 2016, les amendes de stationnement seront transformées en un forfait de post-stationnement dont le montant est fixé par le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunal ou du syndicat compétent pour l'organisation des transports urbains, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts⁵²⁵. À l'image des péages urbains, le produit de ces forfaits servira à financer les transports collectifs, les transports respectueux de l'environnement et des aménagements de voiries si la collectivité est compétente en ce domaine. À partir de janvier 2016, la fixation du montant du forfait de post-stationnement représentera un outil supplémentaire des politiques locales de régulation du stationnement⁵²⁶. *A priori*, il nous semble intéressant de surveiller de près, à l'échelle nationale, l'évolution du prix de ces forfaits de post-stationnement. Les politiques urbaines se saisiront-elles de cette décentralisation des amendes de stationnement pour intensifier les contraintes tarifaires de stationnement ? Observera-t-on une différenciation, plus prononcée encore que celle observée dans ce travail, de l'utilisation de la contrainte tarifaire à travers la création de ce forfait de post-stationnement ?

Ensuite, nous souhaitons revenir, brièvement, sur le transfert à la métropole d'Aix-Marseille-Provence de la compétence d'organisation des transports urbains. L'acuité des problématiques de transport et de déplacements à l'échelle de la Région Urbaine Marseillaise a joué en faveur de la création d'une institution métropolitaine. Dans ce contexte, Il n'est pas étonnant que le "*chantier mobilité et accessibilité*" soit le premier chantier identifié dans le document de convergence stratégique élaboré sous l'égide de la Mission Interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence⁵²⁷. Sans avoir ici l'intention de caractériser *a priori* le

⁵²⁵ Article L2333-87 du Code Général des Collectivités Territoriales, créé par l'article 63 de la loi n°2014-58 du 27 Janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Ce nouvel article du CGCT entrera en vigueur en janvier 2016.

⁵²⁶ *A priori*, les politiques tarifaires visant à réguler le stationnement pourront être des compétences partagées entre communes et intercommunalités. En effet, l'article 62 de la loi n°2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles modifie l'article L5211-9-2 du CGCT et transfère d'office une partie des pouvoirs de police de circulation et de stationnement des maires vers les président des EPCI. Néanmoins, il est nécessaire de noter que l'article 65 de la même loi, offre aux maires la possibilité de s'opposer à ce transfert des pouvoirs de police de circulation et de stationnement.

⁵²⁷ Mission Interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, 2013, "La métropole en marche : les chantiers du projet d'Aix-Marseille-Provence", *document de convergence stratégique* 2, p. 12 - 19.

registre dominant de la solidarité urbaine qui s'imposera à travers la politique métropolitaine de transport et de déplacements élaborée par cette future institution, nous souhaitons, modestement, ouvrir notre travail à deux questionnements quant à la future politique métropolitaine de transport et de déplacements.

Premièrement, se pose la question de l'objectif prioritaire de la politique intérieure de transports publics urbains qui sera mise en œuvre par l'institution métropolitaine. À l'échelle de la nouvelle institution métropolitaine, les deux grands registres de la solidarité intercommunale que nous avons identifié dans le chapitre 4 de cette thèse cohabiteront. Une solidarité envers les périphéries au nom du droit au transport et une solidarité envers la ville-centre au nom du report modal et du partage des charges de centralité. À n'en pas douter, les nouveaux ressorts de la souveraineté territoriale de cette institution joueront en faveur d'une prise en compte des territoires périphériques par la politique métropolitaine de transports publics urbains. Pour autant, à l'instar de ce que nous avons observé dans cette thèse, les différents registres de la solidarité vont s'affronter dans l'institution métropolitaine. Dès lors, se pose la question du registre dominant de la solidarité métropolitaine et de l'objectif prioritaire de la politique métropolitaine de transport public qui émergera de cette institution intercommunale. Les territoires périphériques vont-ils bénéficier d'un investissement métropolitain substantiel ? Dans ces espaces, la politique métropolitaine va-t-elle investir et innover ? Au contraire, les polarités urbaines principales vont-elles absorber l'essentiel de l'investissement de la structure intercommunale ? Bref, entre une métropole en quête de solidarité et une métropole en quête d'attractivité où se situera le curseur de l'intervention métropolitaine en matière de transports publics urbains ?

Ce questionnement quant à la politique intérieure de la future institution métropolitaine se double d'une question quant à la nature de la *politique extérieure* de transports publics urbains qui sera mise en œuvre par l'institution métropolitaine. Ce questionnement découle d'un constat. Celui de l'inadéquation entre le périmètre de l'institution métropolitaine à venir et l'espace métropolitain telle qu'il est délimité par les mobilités quotidiennes, notamment la Région Urbaine Marseillaise. Répétons-le : cette inadéquation du périmètre institutionnel et du périmètre fonctionnel ne constitue pas un problème en soit. Néanmoins, l'institution métropolitaine, telle qu'elle est actuellement délimitée, n'intègre pas dans son périmètre les périphéries lointaines et populaires de l'aire urbaine d'Aix-Marseille et de la région urbaine marseillaise. Ces périphéries lointaines et populaires sont situées essentiellement dans les départements du Var et du Vaucluse, aux portes du périmètre de la future institution

métropolitaine. Or, ce sont des territoires où la dimension sociale de la mobilité est saillante, tout particulièrement dans la Région Urbaine Marseillaise où la norme de mobilité figure parmi l'une des plus élevée de France. Dès lors, l'articulation entre le territoire de l'institution métropolitaine et les périphéries lointaines de la Région Urbaine Marseillaise ne nécessite-t-elle pas une politique métropolitaine de transports publics urbains tournée vers ces territoires périphériques ? L'élaboration par la future institution métropolitaine d'une ambitieuse *politique extérieure* à l'égard de ces périphéries lointaines et populaires n'est-elle pas une opportunité de lutter contre les "*inégalités sociales et les fractures territoriales*"⁵²⁸ que génère la forte dépendance automobile de la région urbaine marseillaise ? La mise en place de cette *politique extérieure* à destination des périphéries lointaines, n'est-elle pas un moyen de construire la "*métropole ouverte à 360°*"⁵²⁹ qu'appelle de ses vœux la mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence ?

⁵²⁸ Mission Interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, 2013, "La métropole en marche : les chantiers du projet d'Aix-Marseille-Provence", *document de convergence stratégique 2*, p. 14.

⁵²⁹ Mission Interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, 2013, "Vers une vision commune de la métropole Aix-Marseille-Provence", *document de convergence stratégique 1*, p. 9

Bibliographie

Néolibéralisme, néolibéralisation

- Béal Vincent, 2010, “Does neoliberalism matter ? Apports et limites d’une notion montante des urban studies dans la science politique française”, Working papers du programme villes et territoires, Paris : Science Po.
- Brenner Neil, Theodore Nik (eds), 2002, *Spaces of neoliberalism. Urban restructuring in north America and western Europe*, Oxford : Blackwell.
- Dardot Pierre et Laval Christian, *La nouvelle raison du monde. Essais sur la société néolibérale*, 2009, Paris : La découverte, p. 155 -269.
- Harvey David, 1989, “From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism”, *Geografiska annaler. Series B, Human Geography*, vol.7, n°1, p. 3 – 17.
- Laval Christian, 2007, “Mort et résurrection du capitalisme libéral”, *Revue du MAUSS*, n°29, p. 393 – 410.
- Peck Jamie, Theodore Nik, Brenner Neil, 2009, “Neoliberal Urbanism : models, moments, mutations”, *SAIS Review*, vol. XXIX, n°1, p. 49 – 66.
- Peck Jamie, 2008, “Remaking laissez-faire”, *Progress in Human Geography*, 32/1, p. 3 – 43.

Intercommunalité, organisation institutionnelle de l’espace

- Baraize François, Négrier Emmanuel, 2001, *L’invention politique de l’agglomération*, Paris : L’Harmattan.
- Boino Paul, Desjardins Xavier (ss. la dir.), 2009, *Intercommunalité : politique et territoire*, Paris : La documentation française.
- Bourjol Maurice, 1963, *les districts urbains*, Paris : Berger-Levrault.
- Bourjol Maurice, 1975, *La réforme municipale. Bilan et perspectives*, Paris : Berger-Levrault.
- Bourjol Maurice, 1994, *Intercommunalité et Union Européenne. Réflexions sur le fédéralisme*, Paris : LGDJ.

- Desage Fabien, 2005, Le “consensus” communautaire contre l’intégration intercommunale. Séquences et dynamiques d’institutionnalisation de la communauté urbaine de Lille (1964 – 2003), Thèse de science politique, Université de Lille 2, octobre.
- Desage Fabien, 2006, “la vocation redistributive contrariée d’une institution fédérative infranationale. Les faux-semblants du “consensus” partisan à la communauté urbaine de Lille”, *Lien social et Politiques*, n°56, p.149 – 163, <http://id.erudit.org/iderudit/014978ar>.
- Desage Fabien, 2009, “Un régime de grande coalition permanente ? Éléments lillois pour une sociologie des “consensus” intercommunaux”, *Politix*, vol.22, n°88, p.133 – 161
- Desage Fabien, Guéranger David, 2011, *La politique confisquée. Sociologie des réformes et des institutions intercommunales*, Bellecombes-en-Bauges : Éditions du croquant.
- Dubois Jérôme, 2009, Les politiques publiques territoriales. La gouvernance multi-niveaux face aux défis de l’aménagement, Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Estèbe Philippe, 2006, “Le territoire est-il un bon instrument de redistribution ? le cas de la réforme de l’intercommunalité en France, *Lien social et Politiques*, n°52, p.13 – 25, <http://id.erudit.org/iderudit/010585ar>.
- Estèbe, Philippe, 2008, *Gouverner la ville mobile*, Paris : PUF ;
- Estèbe Philippe, Talandier Magali, 2005, La carte politique comme instrument de solidarité, Rapport PUCA.
- Estèbe Philippe, Talandier Magali, 2010, L’intercommunalité : évaluer l’efficacité d’un objet institutionnel inédit, Rapport PUCA.
- Faure Alain, 2007, “Action publique locale et consensus politique. Les accords trompeurs de la petite musique territoriale”, in Arnaud Lionel, Le Bart Christian, Pasquier Romain, *Idéologies et action publique territoriale, la politique change-t-elle encore les politiques ?*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, p. 143 – 158
- Gallez Caroline et al., 2011, Habiter la ville, accéder aux territoires. Articulations habitat-déplacements-développement économique dans les politiques d’aménagement intercommunales, rapport final de recherche, programme de recherche PUCA “l’intercommunalité à l’épreuve de faits”.

- Gaxie Daniel, 1997, “Stratégies et institutions de l’intercommunalité. Remarques sur le développement contradictoire de la coopération intercommunale” in CURAPP, L’intercommunalité. Bilan et perspectives. Paris : Puf, p.25 – 49.
- Guéranger David, 2003, La coopération entre communes dans le bassin chambérien (1957 – 2001). Éléments pour une analyse néo-institutionnaliste des dynamiques intercommunales, Thèse en science politique, Université Grenoble II, Institut d’Études Politiques de Grenoble, juin.
- Lascoumes Pierre, Le Bourhis Jean-Pierre, 1998, “Le bien commun comme construit territorial. Identités d’action et procédures”, *Politix*, vol. 11, n°42, p.37-66.
- Le Saout Rémy, 2000, “L’intercommunalité, un pouvoir inachevé”, *Revue Française de Sciences Politiques*, vol. 50, n°3, p. 439 – 461.
- Le Saout Remy (ss la dir.), 2010, *L’intercommunalité en campagne*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- Offner Jean-Marc, 2006, “Les territoires de l’action publique locale, fausses pertinences et jeux d’écarts”, *Revue de Sciences Politiques*, vol 56, n°1, p.27 – 47.
- Reigner Hélène, Ségas Sébastien, 2010, “L’intercommunalité à l’épreuve de la construction de la solidarité territoriale. Coopération locale et compétition globale dans les agglomérations d’Aix-en-Provence et de Rennes”, congrès de la société québécoise de science politique, université de Laval, 20 et 21 mai.
- Reigner Hélène, Frinault Thomas, Guy Catherine, 2010, “Construire la solidarité intercommunale. Les ressorts de l’intégration au prisme du partage de la dotation de solidarité communautaire”, *Politiques et Management Public* [en ligne], vol. 27/3, mis en ligne le 15 juin 2012, consulté le 12 octobre 2012, URL : <http://pmp.revues.org/2975>
- Tiebout Charles, 1956, “A pure theory of local expenditures”, *The journal of political economy*, vol. 64, n°5, p.416 – 424
- Vanier Martin, 2005, “L’interterritorialité : des pistes pour hâter l’émancipation spatiale”, in Antheaume Benoît, Giraut Frédéric (ss la dir.), Montpellier : IRD Éditions, p. 317 – 336.
- Vanier Martin, 2008, *Le pouvoir des territoires. Essai sur l’interterritorialité*, Paris : Economica.

Analyse des politiques publiques

- Thoenig Jean-Claude, 1985, “L’analyse des politiques publiques” in Grawitz Madeleine, Leca Jean (ss. la dir.), *Traité de science politique, Tome 4*, Paris : Presses Universitaires de France, p.1 -60.
- Hassenteufel Patrick, Smith Andy, 2002, “ Essoufflement ou second souffle ? L’analyse des politiques publiques « à la française »”, *Revue française de science politique*, 52/1, p.53 – 73.

Perspectives historiques

- Braudel Fernand, 1986, *L’identité de la France*, tome III, *les hommes et les choses*, Paris : Arthaud Flammarion, p.227 – 267.
- Braudel Fernand, 1958, “Histoire et science sociale : la longue durée”, *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 13, n°4, p.725 – 753.

Mutation politique et institutionnelle dans la région urbaine marseillaise

- Borruey René, 2006, “Les villes nouvelles françaises ou l’intercommunalité forcée le cas des rives de l’Étang de Berre”, *Rives nord-méditerranéennes*, [en ligne], mis en ligne le 29 décembre 2008, consulté le 10 mars 2011. URL : <http://rives.revues.org/596>.
- Challard Laurent, “Les logiques du découpage intercommunal dans l’aire métropolitaine marseillaise”, *La Géographie*, n°1518, septembre, p.63 – 81.
- Chambre Régionale des Comptes PACA, 2011, *Rapport d’observations définitives sur la gestion de la communauté d’agglomération Salon – Étang de Berre – Durance (Agglopôle –Provence)*, avril.
- Douay Nicolas, 2007, *La planification urbaine à l’épreuve de la métropolisation : enjeux acteurs et stratégies à Marseille et Montréal*, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement de l’espace, université d’Aix-Marseille III, Institut d’Aménagement Régional, août, p.167 – 179.
- Douay Nicolas, 2008, “Quand l’attractivité devient un problème : le cas du pays d’Aix”, in Pinson Daniel (ss la dir.), *Métropoles au Canada et en France. Dynamiques, politiques et cultures*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, p. 103 – 116.

- Douay Nicolas, 2009, “L’émergence des politiques métropolitaines marseillaises : entre conflits et apprentissages”, *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 459, mis en ligne le 29 mai, URL : <http://www.cybergeo.eu/index22347.html>
- Morel Bernard, SanMarco Philippe, 1985, *Marseille : l’endroit du décor*, Aix-en-Provence : Édisud. Morel Bernard, SanMarco Philippe, 1988, *Marseille : l’état du futur*, Aix-en-Provence : Édisud.
- Langevin Philippe, 2001, “L’application de la loi Chevènement dans la région marseillaise : vers des communautés éclatées ?”, in Donzel André (ss la dir.), *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Paris : Maisonneuve et Larose, p.189 – 208..
- Langevin Philippe, 2012, *Métropole, j’écris ton nom*, document de travail, conférence-débat “La métropole Marseille-Provence, un territoire en sauvetage économique”, Aix-en-Provence, 11 décembre.
- Olive Maurice, Oppenheim Jean-Pierre, 2001, “La communauté urbaine de Marseille : un fragment métropolitain”, in Baraize François, Négrier Emmanuel (eds.), *L’invention politique de l’agglomération*, Paris : L’Harmattan, p. 31 – 65.
- Oppenheim Jean-Pierre, 1981, “Facteurs de déclin et facteurs de résistance des stratégies social-centristes au niveau local : le cas d’Aix-en-Provence”, *Revue Française de Sciences Politiques*, vol. 31, n°5-6, p. 922 – 950.

Mutations urbaines, économiques et sociales de la région urbaine marseillaise

- Beau Jean-Philippe et al., 1978, “Fos-sur-Mer : un espace clé pour la compréhension des changements de la société française ?”, *Méditerranée*, 34/4, p.27 – 44.
- Daumalin Xavier, Raveux Olivier, 2001, “Marseille (1831 – 1865). Une révolution industrielle entre Europe du Nord et Méditerranée”, *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 56, n°1, p. 153 – 176
- Dell’Umbria Allèssi, 2006, *Histoire universelle de Marseille. De l’an mil à l’an deux mille*, Marseille : AgonE.
- Garnier Jacques, 2001, *L’évolution du complexe industriel Fos/Lavéra/étang de berre. Re-compositions et re-territorisations industrielles en Provence*, recherche réalisé pour la région Provence Alpes Côte d’Azur, septembre.

- Garnier Jacques, Zimmermann Jean-Benoit, 2006, "L'Aire Métropolitaine Marseillaise et les territoires de l'industrie", *Géographie, économie et société*, vol 8/2, p. 215 – 238.
- Garnier Jacques, 2011, *Un appareil productif en mutation. Les 50 ans qui ont tout changé en Provence Alpes Côte d'Azur*, Paris : Economica.
- Mignot Dominique (ss la dir.), 2007, *Formes urbaines, mobilités et ségrégation : une comparaison Lille, Lyon et Marseille*, rapport de recherche CPER – GRRT.
- Morel Bernard, 1991, "La recomposition marseillaise", *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*. n°32, octobre-décembre, p.63-64
- Morel Bernard, 2000, "Marseille : la naissance d'une métropole", in Benko Georges, Lipietz Alain (ss la dir.), *La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique*, Paris : PUF, p.479 – 503.
- Paillard Bernard, 1981, *La damnation de Fos*, Paris : Le seuil
- Pierrien Louis, 1939, "Marseille depuis 1933", *Études Rhodaniennes*, vol. 15, n°4, p. 305 – 336.
- Emmanuelli François Xavier, 1994, *La Provence contemporaine de 1800 à nos jours*, Rennes : Ouest France
- Pourcel Franck, Fabiani Jean-Louis, 2006, *La petite mer des oubliés, Étang de Berre paradoxe méditerranéen*, Manosque : Le Bec en l'Air Édition.
- Roncayolo Marcel, 1952, "Évolution de la banlieue marseillaise dans la Basse Vallée de l'Huveaune", *Annales de géographies*, 61/327, p.342 – 356.
- Rychen Frédéric & Zimmermann Jean-Benoit, 2001, "Une approche territoriale du développement industriel : la microélectronique dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise", *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n°1, février,
- Tarrius Alain, 1984, "Fos-sur-Mer. La diaspora des sidérurgistes Lorrains", *Les annales de la recherche urbaine*, n°35, p. 31 – 40.
- Wolkowitsh Maurice, 1969, "Vues générales sur les migrations de travail et les transports dans la région marseillaise", *méditerranée*, 10/3, p.313 – 323.
- Wolkowitsch Maurice, 1983, "La réalisation de nouvelles infrastructures de transport à la sortie nord de Marseille et l'aménagement de l'are métropolitaine", *Revue de géographie de Lyon*, 58/1, p.33 – 40

Mutations des systèmes économiques territoriaux

- Ann Markussen, 2000, “Des lieux aimants dans un espace mouvant : une typologie des districts industriels”, in Benko Georges et Lipietz Alain (ss la dir.), *La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique*, Paris : PUF, p.85 – 119.
- Anna Lee Saxenian, 2000, “Les limites de l’autarcie : Silicon Valley et Route 128.”, in Benko Georges et Lipietz Alain (ss la dir.), *La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique*, Paris : PUF, p. 121-147.
- Davezies Laurent, 2008, *La république et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Paris : le Seuil.
- Scott Allen J., 1988, *New industrial space*, Londres : Pion
- Veltz Pierre, 1996, *Mondialisation, villes et territoires : une économie d’archipel*, Paris : Presses universitaires de France.

Géographie sociale

- Donzelot Jacques, 2004, “La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification”, *Esprit*, n°303, mars – avril, p. 14 – 39.
- Guiluy Christophe et Noyé Christophe, 2004, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France : des classes moyennes précarisées et oubliées*, Paris : Autrement.
- Jaillet Marie-Christine, 2004, “L’espace périurbain : un univers pour les classes moyennes”, *Esprit*, n°3-4, mars-avril, p.40 – 62
- Rougé Lionel, 2005, *Accession à la propriété et modes de vies en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les “captifs” du périurbain*. Thèse de doctorat en Géographie et aménagement du territoire, université de Toulouse II, avril.
- Société Contemporaine*, 2006, “Gentrification, discours et politique”, n°3.
- Espaces et Sociétés*, 2008, “ La gentrification urbaine”, n° 132 – 133.
- Bidou-Zachariasen Catherine, 2003, *Retours en ville*, Paris, Descartes & Cie.

Aspects sociaux de la mobilité

- Féré Cecile, 2011, *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d’accès à la mobilité dans les politiques*

- urbaines de l'agglomération lyonnaise. Thèse de doctorat en Géographie, Urbanisme et Aménagement, université Lyon 2, novembre.
- Féré Cécile, 2013, "Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines", *Flux*, n°91, p.9 – 20.
- Kaufmann Vincent, Bergman Manfred Max, Joye Dominique, 2004, "Motility : Mobility as Capital", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28/4, December, p. 745 – 756.
- Le Breton Éric, 2005, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris : Armand Colin
- Nicolas Jean-Pierre, Vanco Florian, Verry Damien, 2012, "Utiliser la voiture pour se déplacer au quotidien : taux d'effort et vulnérabilité des ménages faces à l'augmentation du prix du carburant", *Revue Régionale d'Économie Régionale & Urbaine*, n°1, p. 5 – 30.
- Orfeuil Jean-Pierre (ss la dir.), 2004, *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. La Tour d'Aigues : Édition de l'Aube.
- Orfeuil Jean-Pierre, 2010, "La mobilité nouvelle question sociale ?", *SociologieS*, [en ligne], Dossiers, frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques. <http://sociologies.revues.org/3321>.
- Rougé Lionel, 2007, "Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains", *EspacesTemps.net*, Textuel, 24.04.2007, <http://espacestems.net/document2237.html>.
- Urry John, 2007, "Des inégalité sociales au capital en réseau", *Swiss journal of Sociology*, vol. 33/1, p. 9 – 26.
- Vanco Damien, Verry Florian, 2009, "La vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix des carburants : une comparaison française.", *Colloque Eurocities Data*, Namur, 8 et 9 janvier.

Systèmes de déplacements, réseaux, solidarité territoriale et politiques urbaines de transport et de déplacements

- Buhler Thomas, 2012, *Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains. Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise*, Thèse de

- doctorat en Géographie, Urbanisme, Aménagement, Institut National des Sciences Appliquées de Lyon.
- Busson Julien, 2009, “L’automobile dans le discours politique : un ménagement équivoque ?”, *Pouvoirs Locaux*, n°80, p. 107 – 112.
- Castex Élodie, 2007, *Le Transport À la Demande (TAD) en France : de l’état des lieux à l’anticipation. Modélisation des caractéristiques fonctionnelles des TAD pour développer les modes flexibles de demain*, Thèse de doctorat de Géographie, Université d’Avignon et des pays de Vaucluse, novembre.
- Desjardins Xavier, 2011, “Pour l’atténuation du changement climatique, quelle est la contribution possible de l’aménagement du territoire ?”, *Cybergeo : European Journal of Geography* [en ligne], Aménagement, Urbanisme, document 523, mis en ligne le 22 mars 2011, consulté le 18 janvier 2012, URL : <http://cybergeo.revues.org/23531>.
- Faivre d’Arcier Bruno, 2010, “La situation financière des transports publics urbains est-elle « durable » ?”, *Les cahiers scientifiques du transport*, n°58, p.3 - 28.
- Fleury Dominique, 1998, Sécurité et urbanisme, la prise en compte de la sécurité routière dans l’aménagement urbain, Paris : Presses de l’École Nationale des Ponts et Chaussées.
- Grenier Anne & Ventura Valeria, 2000, “De la planification urbaine des déplacements à la mise en œuvre d’un modèle technique de ville. Pratiques françaises et italiennes”, *Recherche Transports Sécurité*, n°69, p. 67 – 81.
- Héran Frédéric, 2001, “La réduction de la dépendance automobile”, *Cahiers Lillois d’Économie et de Sociologie*, n°37, p. 61 - 86.
- Hernandez Frédérique, 2003, *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*, Thèse de doctorat en Aménagement de l’espace et urbanisme, Université d’Aix-Marseille III, Institut d’Aménagement Régional, décembre.
- Hernandez Frédérique & Reigner Hélène, 2007, Les actions de sécurité routière des PDU-SRU au prisme des politiques locales de transport et de déplacements, Arcueil : rapport de l’INRETS, n°271.
- Raffestin Claude, 1987, “Pour une théorie de la territorialité humaine”, *Cahier / Groupe Réseaux*, vol. 3, n°.7, p. 2 -22.

- Massot Marie Hélène, Armoogum Jimmy, Bonnel Patrick, Caubel David, 2006, “Potential for car use reduction through a simulation approach : Paris and Lyon case studies”, *Transport reviews*, vol. 6, n°1, p.25 – 42.
- Ménerault Philippe, 1991, *Réseaux de transport et solidarités territoriales en milieu urbain*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Paris Val-de-Marne, Institut d’Urbanisme de Paris.
- Ménerault Philippe, 2005, “Réforme territoriale et dynamique de l’intercommunalité dans les transports collectifs urbains : une approche diachronique”, in Gallez Caroline et Ménerault Philippe (ss. la dir.), *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*, rapport de recherche, ADEME – INRETS, p.15 – 23.
- Offner Jean-Marc, 2006, *Les Plans de Déplacements Urbains*, Paris : La documentation française.
- Offner Jean-Marc, 1993, “Vingt-cinq ans (1967 – 1992) de planification des transports urbains en France”, *Revue d’Économie Régionale & Urbaine*, n°5, p. 833 – 848.
- Orfeuil Jean-Pierre, 2008, *Une approche laïque de la mobilité*, Paris : Descartes & Cie.
- Dupuy Gabriel, 1987, “Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ?”, *L’espace géographique*, n°3, p. 175 – 184.
- Dupuy Gabriel (ss la dir.), 1988, *Réseaux territoriaux*, Paris : paradigme.
- Dupuy Gabriel, 1991, *L’urbanisme des réseaux, théories et méthodes*, Paris : Armand Colin.
- Dupuy Gabriel, 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris : Antrophos.
- Dupuy Gabriel, 2002, “ « Cities and automobile dependence » revisité : les contrariétés de la densité”, *Revue d’Économie Régionale & Urbaine*, n°1, p. 141 – 156.
- Dupuy Gabriel, 2011, “Fracture et dépendance : l’enfer des réseaux ?”, *Flux*, n°83, p.6-23.
- Motte-Baumvol Benjamin, 2007, “La dépendance automobile pour l’accès des ménages aux services : le cas de la grande couronne francilienne”, *Revue d’Économie Régionale & Urbaine*, n°5, p.897 – 919.
- Richer Cyprien, 2005, “Les transformations récentes de l’intercommunalité en matière de transports collectifs urbains”, in Gallez Caroline et Philippe Ménerault (ss.

- la dir.), 2005, *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*, rapport de recherche, ADEME – INRETS, p. 25 – 49.
- Richer Cyprien, 2008, “L’émergence de la notion de “pôle d’échanges” : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires”, *Les cahiers scientifiques du transport*, n°54, p. 101 – 123.
- Mignot Dominique, 2008, “Infrastructures de transports : investir dans les banlieues et les espaces périphériques ?”, *Pouvoirs Locaux*, n°76, p.67 – 72.
- Newman Peter, Kenworthy Jeffrey, 1989, *Cities and automobile dependence : A source book*. Victoria : Adelshot and Brookfields.
- Reigner Hélène & Hernandez Frédérique, 2007, “Les projets des agglomérations en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de “détournement” des réseaux, *Flux*, n°69, p.21 – 34.
- Reigner Hélène, Hernandez Frédérique, Brenac Thierry, 2009, “Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables”, *Métropoles* [en ligne], n°5, mis en ligne le 06 avril 2009, consulté le 21 mai 2010, URL : <http://metropoles.revue.org/3808>

Urbanisme

- Pinson Daniel, 2004, “Urban planning : an “undisciplined” discipline ?”, *Futures*, vol.36, n°4, p.503 – 513.
- Chalas Yves, Dubois-Taine Geneviève, 1997, *La ville émergente*, La Tour d’Aigues : Édition de l’Aube.
- Wiel Marc, 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont : Mardaga.
- Choay Françoise, 1994, “Le règne de l’urbain et la mort de la ville”, *La ville, art et architecture en Europe, 1830 – 1993*, Paris : centre Pompidou.
- Pinson Daniel et Thomann Sandra, 2002, *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*, Paris : L’Harmattan.

Stationnement

- Brenac Thierry, Reigner Hélène, Hernandez Frédérique, 2013, “Centres-ville aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ?”, *Recherche Transports Sécurité*, n°4, p. 271 – 282.

- Duverney-Prêt Cécile, 2008, “*L’acceptabilité des politiques de stationnement restrictives. Observation d’une controverse lyonnaise*”, Thèse de doctorat en Géographie, Aménagement et Urbanisme, Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, novembre.
- Henderson Jason, 2009, “The space of parking : mapping the politics of mobility in San-Fransisco”, *Antipode*, vol.41, n°1, p.70 – 91.
- Jemelin Christophe, Pflieger Géraldine, Barbey Julie, Kaufmann Vincent, 2007, “Inégalités sociales d’accès : quels impacts des politiques locales de transport ?”, *Espacestems.net*, Travaux, 08.05.2007, URL : <http://www.espacestems.net/articles/inegalites-sociales-drsquoacces-quels-impacts-des-politiques-locales-de-transport/>
- McShane Mary, Meyer Michael D., 1982, “Parking policy and urban goal : linking strategy to needs”, *Transportation*, n°11, p. 131 – 152.
- Mathon Sylvie, 2008, *Le stationnement résidentiel sur l’espace public. État des lieux, problèmes et perspectives*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Paris-Créteil, Institut d’Urbanisme de Paris, septembre.
- Perrin Emmanuel, 2004, *L’automobile en milieu urbain, genèse et dynamiques d’un territoire*, Thèse de doctorat en Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon II, décembre, p. 516 et suivantes.
- Vaudour Nicole, 1982, “Les espaces piétonniers en Provence-Côte d’Azur”, *Annales de géographie*, vol. 91, n°506, p. 442 – 453.

Autres documents

- Carre Philippe, 1985, *Le SITEEB, premier bilan d’une nouvelle politique de transports*, Mémoire de Maîtrise d’Aménagement, Institut de Géographie, Université d’Aix-Marseille I.
- Martin Ludovic, 2008, *La nouvelle gouvernance de la mobilité dans les Bouches-du-Rhône, nécessaire réponse à la fragmentation institutionnelle métropolitaine*, Mémoire de Master II Urbanisme Villes et Territoire, Institut d’Urbanisme et d’Aménagement Régional, Université d’Aix-Marseille III.
- Ciccotto C., 1982, *La situation actuelle des transports collectifs interurbains dans le département des Bouches-du-Rhône*, Mémoire de Maîtrise d’Aménagement, Institut de Géographie, Université d’Aix-Marseille I.

- Attrazic Claude, 1980, *Circulation et transports urbains à Aix-en-Provence*, Mémoire de Maîtrise d'Aménagement, Institut de Géographie, Université d'Aix-Marseille I.
- Carlé René, 1968, *L'influence des transports sur l'urbanisation entre Marseille et Aubagne*, Mémoire de Maîtrise de géographie, Laboratoire de Géographie, Université d'Aix-Marseille, Faculté des Lettres et Sciences humaines d'Aix-en-Provence.
- Lucas Julie, 2004, *L'articulation entre un projet urbain à l'échelle d'Aubagne et un plan de déplacements urbains intercommunautaire*, Mémoire de DESS Architecture, Ville et Projet Urbain, Institut d'Aménagement Régional, Université d'Aix-Marseille II.
- Allione Élodie, 2009, *Les entrées de ville dans une politique globale d'aménagement du territoire. Analyse des projets d'entrée de ville du Pays d'Aix pour le développement d'un outil d'aide à la prise de décision*, rapport de stage de licence, Université Aix-Marseille II, Institut Universitaire de Technologie, département CS – GU.
- Giovannangeli Magali, Sagot-Duvauroux Jean-Louis, 2012, *Voyageurs sans ticket. Liberté, égalité, gratuité : une expérience sociale à Aubagne*, Vauvert : Au diable Vauvert.
- Roland Puig, 2013, *Sénart naissance d'une ville*, Sénart : Infolio Éditions.
- Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, 2012, Rapport de présentation du diagnostic général du SCOT du Pays d'Aubagne et de l'Étoile et de la commune de Gréasque, p.19.
- Association des Communautés de France, 2011, *Les agglomérations et leur territoire, dix ans de dynamiques socio-économiques*, septembre, URL : http://www.adcf.org/files/AdCF_etude_agglos-2011-light.pdf.
- Cour des Comptes, 2005, *L'intercommunalité en France*, rapport au président de la république, novembre. p. 63 et suivantes.
- CETE Méditerranée, 2010, *Enquête ménages déplacements des Bouches-du-Rhône 2008 – 2009. Exploitation selon la logique de comparabilité avec l'enquête 1996 – 1997*. Rapport de synthèse. Février.
- SAN-OP, DECOS, 2009, *Diagnostic partagé. Mobilité et insertion sur le territoire intercommunal de Ouest Provence*, document pdf, juin, 35p + annexes.

- SAN-OP, 2009, *L'emploi à portée de bus. Des quartiers CUCS vers les zones d'activité du territoire de Ouest Provence*, dossier de candidature du SAN-OP à l'appel à projets "des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité, document pdf.
- SAN-OP, 2007, *Les déplacements sur le territoire de Ouest Provence*, Observatoire du SAN-OP.
- Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, 2003, *Projet de plan de déplacements urbains*.
- Aubagne, 1993, *Plan de déplacements urbains*.
- Communauté de Villes Garlaban-Huveaune-Sainte-Beaume, 1997, *Plan de déplacements urbains*.
- Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne, 2003, *Plan de déplacements urbains*.
- Communauté d'Agglomération Agglopôle Provence, 2007, *Projet de plan de déplacements urbains*.
- Chambre Régionale des Comptes de Provence Alpes Côte d'Azur, 2011, *Rapport d'observations définitives sur la gestion de la communauté d'agglomération Salon-Étang-de-Berre-Durance (Agglopôle Provence)*.
- Chambre Régionale des Comptes de Provence Alpes Côte d'Azur, 2009, *Rapport d'observations définitives sur la gestion de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix*.
- Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, 2003, *Projet d'Agglomération. Pays d'Aix 2015*.

Annexes

Annexe I : distribution de l'information statistique, traitement des valeurs “aberrantes” et discrétisation des données statistiques

1. Distribution de l'information statistique

Sur l'ensemble des terrains étudiés et quelle que soit la période considérée, la desserte en transport collectif est toujours inégalement distribuée dans les différentes mailles qui composent le carroyage. Cette distribution inégale de la desserte en transport collectif dans l'espace, plus ou moins marquée selon les territoires étudiés, s'observe à travers la distribution de l'information statistique contenue dans les différentes mailles des carroyages. La distribution de l'information statistique est toujours “asymétrique et décalée à gauche” (Figure 12).

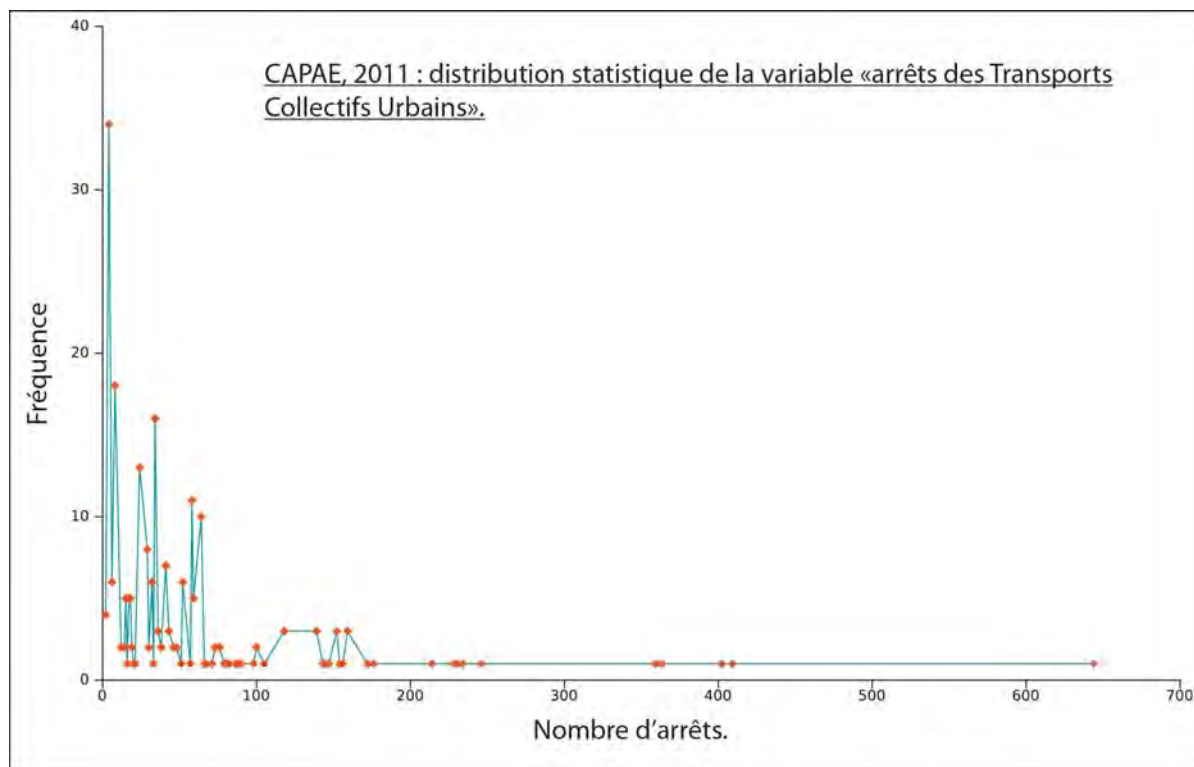


Figure 12. CAPAE, 2011 : distribution statistique de la variable "arrêts des Transports Collectifs Urbains".

Autrement dit, un nombre important de mailles bénéficie d’une desserte peu élevée, ce sont les mailles où les transports collectifs effectuent peu de rotations ; tandis qu’un nombre restreint de mailles bénéficie d’une desserte élevée, ce sont des lieux où les transports collectifs effectuent un grand nombre de rotations. Nous avons fait le choix de conserver ces données, dont certaines pourraient apparaître comme aberrantes.

2. Traitement des valeurs “aberrantes”

Les mailles peu nombreuses mais à la densité de desserte élevée, ne doivent pas être traitées comme des données aberrantes. Elles représentent toujours les espaces qui accueillent les nodalités, les points centraux des réseaux de transports publics étudiés. En effet, ces mailles contiennent des points d’arrêts du réseau de transports publics ou encore un semis de points d’arrêts (par exemple les quais d’une gare routière) où s’effectue un nombre élevé d’arrêts de transports publics. Si l’on prend l’exemple de la desserte par maille observée sur le territoire de la communauté d’agglomération Agglopol-Provence (Figure 13), les mailles les mieux desservies (BA59 et BA60) représentent celles qui sont situées sur l’emplacement de la gare routière urbaine et interurbaine (Illustration 22). Autrement dit, ces mailles comprennent les points d’arrêts vers lesquels transite l’ensemble des lignes de transports collectifs.

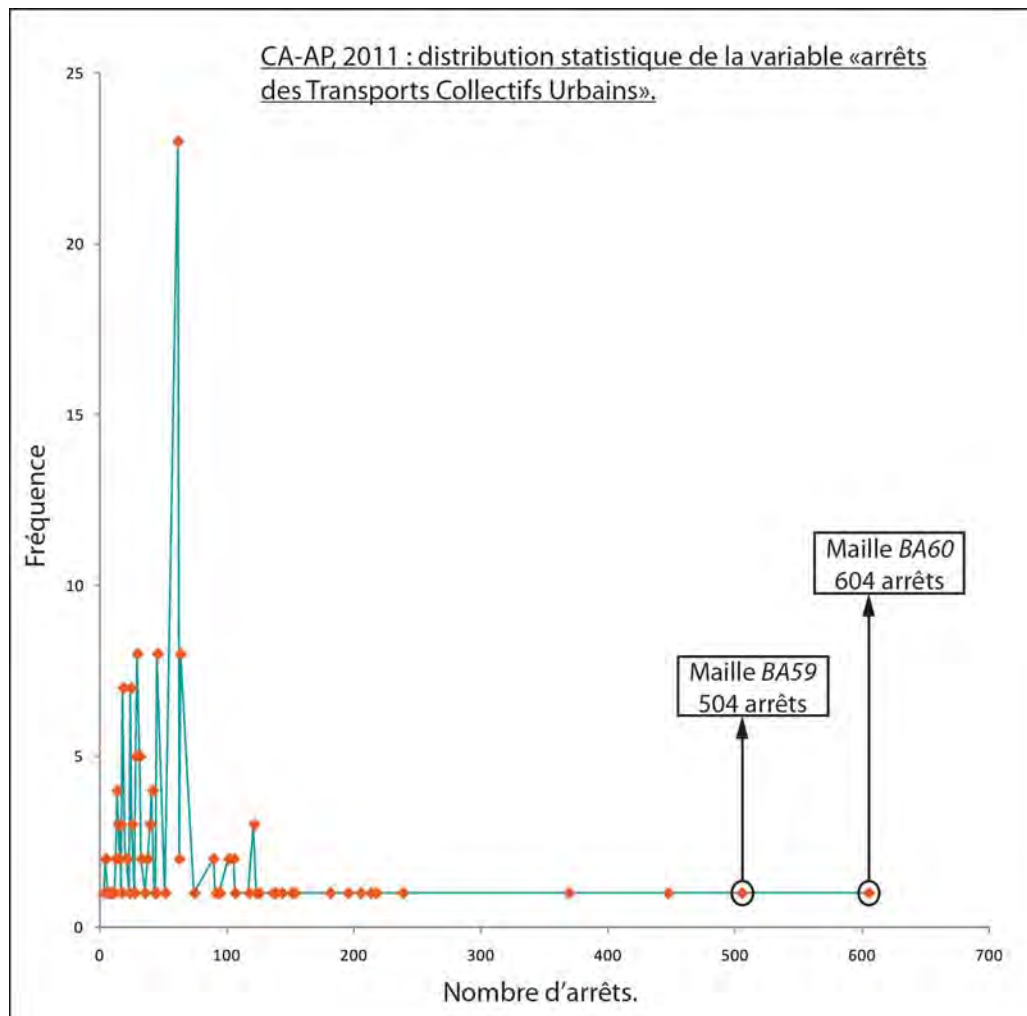


Figure 13. Les mailles les mieux desservies, l'exemple de la Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence.



Illustration 22. Maille les mieux desservies et nodalité du réseau.

Dans le même registre, les mailles qui sont les moins bien desservies et qui sont, elles aussi, peu nombreuses, ne représentent pas des données aberrantes. En effet, ces mailles contiennent alors un arrêt de transport collectif dont la desserte est faible en raison de l'intérêt réduit que représente une desserte fréquente en transport collectif. À titre d'exemple, les mailles les moins bien desservies de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (Figure 14) sont situées à proximité d'un aéroport (Illustration 23) dont l'activité est modeste et dont la desserte n'a lieu que quatre fois par jour, soit deux aller – retour.

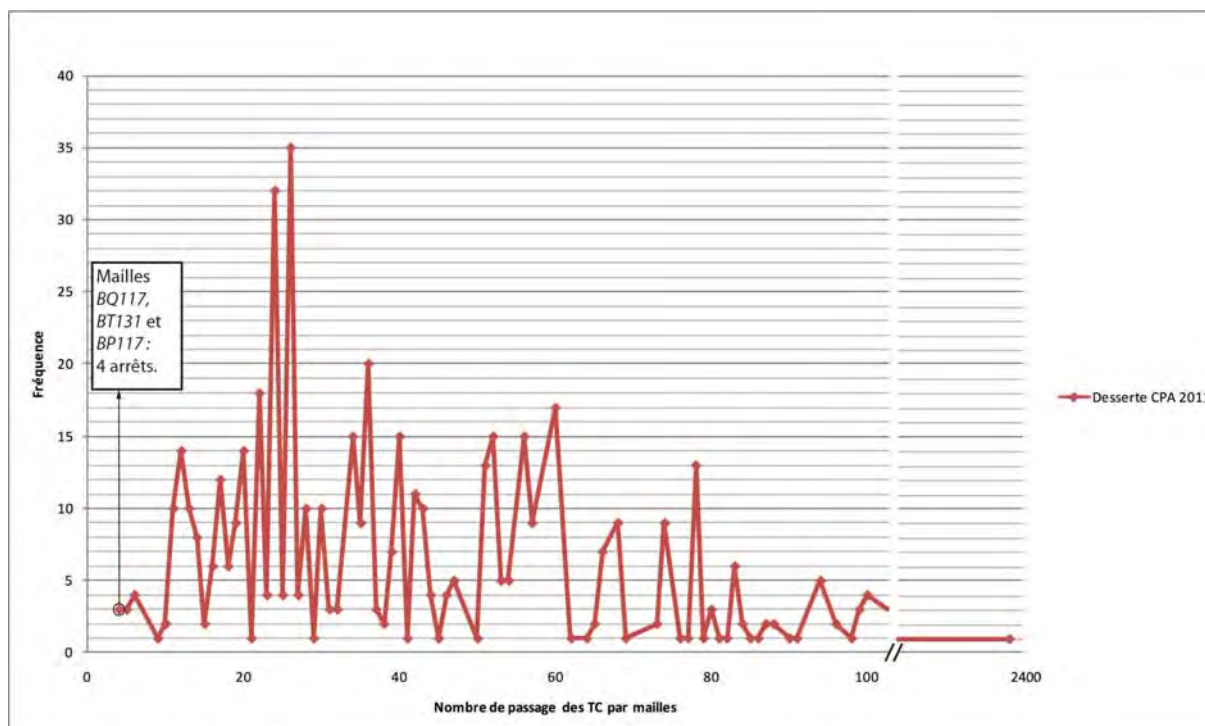


Figure 14. Les mailles les moins bien desservies, l'exemple de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix.



Illustration 23. Mailles les moins bien desservies, l'exemple de la CPA.

Cette forme spécifique de distribution de l'information statistique contenue dans les mailles nous incite à opter pour une discrétisation géométrique des données. En effet, cette méthode de discrétisation des données est particulièrement adaptée à ce type de distribution de l'information statistique dite "décalée à gauche"⁵³⁰.

3. Méthode de discrétisation de l'information statistique

La discrétisation de l'information statistique est une opération de découpage en classe qui modifie la représentation de l'information. La méthode de discrétisation que nous avons sélectionné découpe les bornes des classes selon une progression géométrique de l'étendue des classes. Ce découpage des classes selon une progression géométrique rend plus rapide l'amplitude des classes, ce qui permet à une représentation fidèle d'une information statistique "décalée à gauche".

Pour obtenir les bornes des classes, nous procédons de la manière suivante, "*la valeur minimale de la distribution x_{min} est multipliée par la raison R de la progression géométrique, autant de fois qu'il y a de classe à constituer ceci afin d'atteindre la valeur maximale x_{max} , soit :*"⁵³¹ :

$$x_{max} = x_{min} * R^k$$

En calculant le logarithme décimal de chacun des deux membres de cette égalité, on obtient alors :

$$\log_{10} x_{max} = \log_{10} x_{min} + k \log_{10} R$$

D'où :

$$\log_{10} R = \frac{\log_{10} x_{max} - \log_{10} x_{min}}{k}$$

⁵³⁰ Pumain Denise, Béguin Michèle, 1994, La représentation des données géographiques. Statistique et cartographie, Paris : Armand Colin.

⁵³¹ Lahousse Philippe, Piédanna Vincent, 2000, "La discrétisation : un outil cartographique objectif ?", *Espace, populations, sociétés*, p. 116 – 117.

Une fois connu le logarithme décimal de la raison de la progression, nous pouvons réaliser nos cinq classes en soustrayant 5 fois le logarithme décimal de la raison de la progression au logarithme décimal de la valeur maximale

$$\text{classe 5 : } [(\log_{10} x \text{ max} - \log_{10} R) ; (\log_{10} x \text{ max})].$$

$$\text{classe 4 : } [(\log_{10} x \text{ max} - (2 * \log_{10} R)) ; (\log_{10} x \text{ max} - \log_{10} R) [$$

$$\text{classe 3 : } [(\log_{10} x \text{ max} - (3 * \log_{10} R)) ; (\log_{10} x \text{ max} - (2 * \log_{10} R)) [$$

$$\text{classe 2 : } [(\log_{10} x \text{ max} - (4 * \log_{10} R)) ; (\log_{10} x \text{ max} - (3 * \log_{10} R)) [$$

$$\text{classe 1 : } [(\log_{10} x \text{ max} - (5 * \log_{10} R)) ; (\log_{10} x \text{ max} - (4 * \log_{10} R)) [$$

Par construction :

$$(\log_{10} x \text{ max} - (5 * \log_{10} R)) = \log_{10} x \text{ min}$$

Les limites des classes sont ensuite obtenues en prenant l'antilogarithme des valeurs ainsi obtenues.

4. Exemple de discrétisation des données. Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, données 2011

Valeur minimale de la distribution : 2

Valeur maximale de la distribution : 644

Logarithme décimal de la raison géométrique pour cinq classes :

$$\log_{10} R = \frac{\log_{10} 644 - \log_{10} 2}{5}$$

$$\log_{10} R = \frac{2,81 - 0,30}{5}$$

$$\log_{10} R = 0,50$$

$$\text{Classe 5 : } [2,81 - 0,50 ; 2,81] = [2,31 ; 2,81]$$

$$\text{Classe 4 : } [2,31 - 0,50 ; 2,31[= [1,81 ; 2,31[$$

$$\text{Classe 3 : } [1,81 - 0,50 ; 1,81[= [1,30 ; 1,81[$$

$$\text{Classe 2 : } [1,30 - 0,50 ; 1,30 [= [0,80 ; 1,30 [$$

$$\text{Classe 1 : } [0,80 - 0,50 ; 0,80 [= [0,30 ; 0,80 [$$

Pour obtenir les bornes des classes, il nous faut maintenant prendre l'antilogarithme décimal des valeurs ainsi obtenues, ce qui nous donne alors :

$$\text{Classe 5} = [10^{2,31}; 10^{2,81}[= [202,9 ; 644]$$

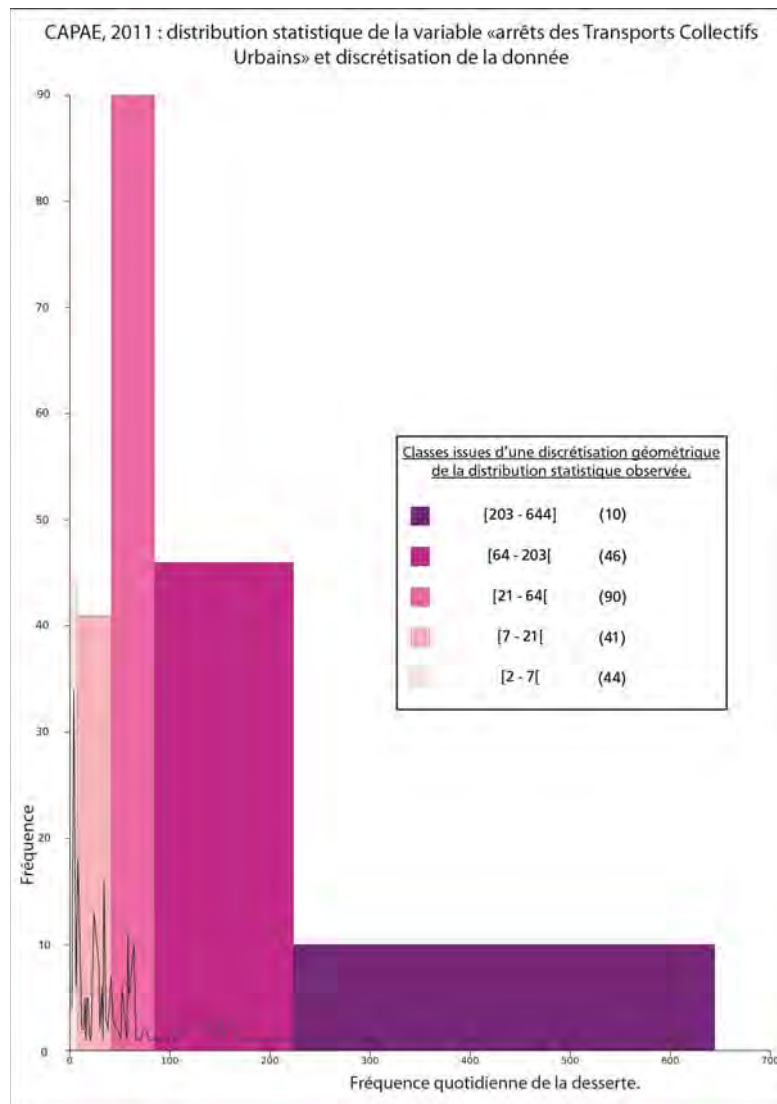
$$\text{Classe 4} = [10^{1,81}; 10^{2,31}[= [63,9 ; 202,9[$$

$$\text{Classe 3} = [10^{1,31}; 10^{1,81}[= [20,15 ; 63,9[$$

$$\text{Classe 2} = [10^{0,80}; 10^{1,30}[= [6,35; 20,15 [$$

$$\text{Classe 1} = [10^{0,30}; 10^{0,80}[= [2 ; 6,35[$$

Graphiquement, la discrétisation des données à la CAPAE donne le résultat suivant :



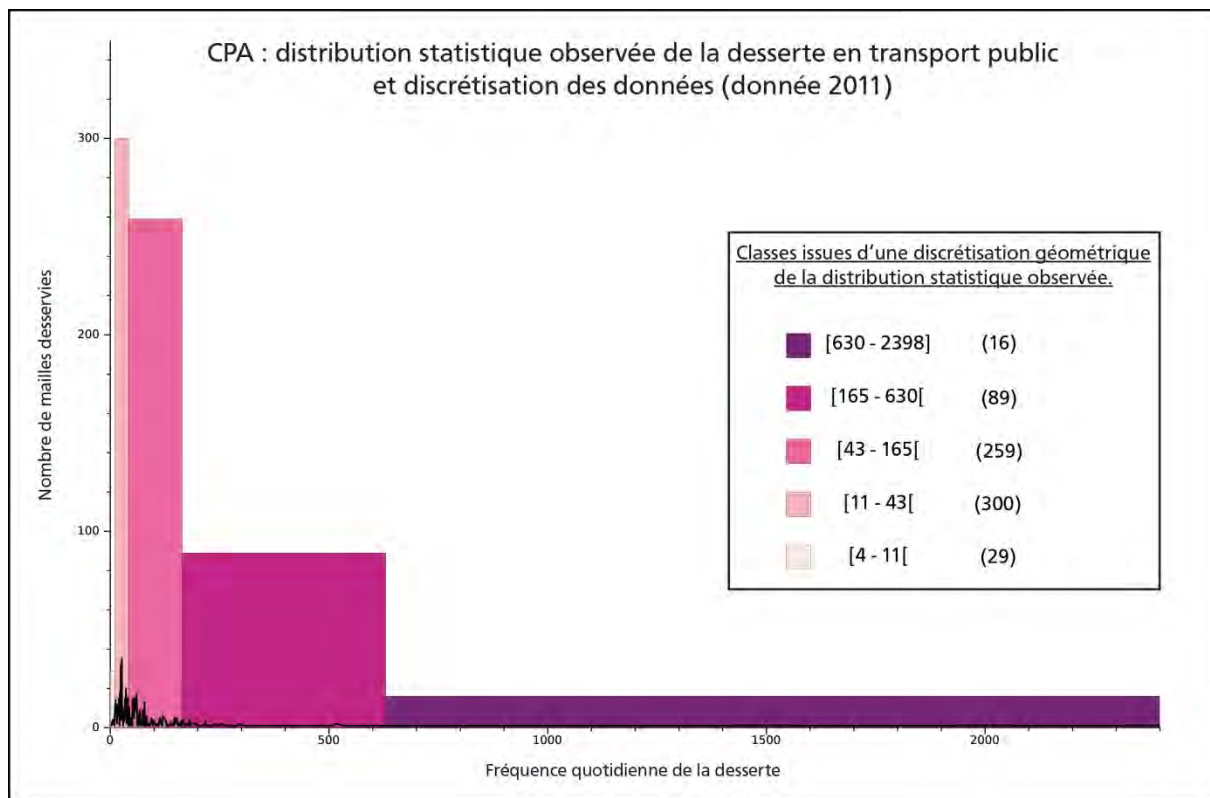
Graphique 22. CAPAE, 2011 : distribution statistique de la variable “arrêts des transports collectifs urbains et discrétisation de la donnée.

Finalement, nous souhaitons alors convertir ces nombres d’arrêts quotidiens en fréquence de passage des bus dans la maille durant une journée. Pour cela, nous avons normalisé les heures d’ouvertures des différents services de transports urbains. Quel que soit le territoire considéré, Les transports urbains sont présumés être en service 15h30 par jour, de 6h30 du matin à 21h30 le soir⁵³².

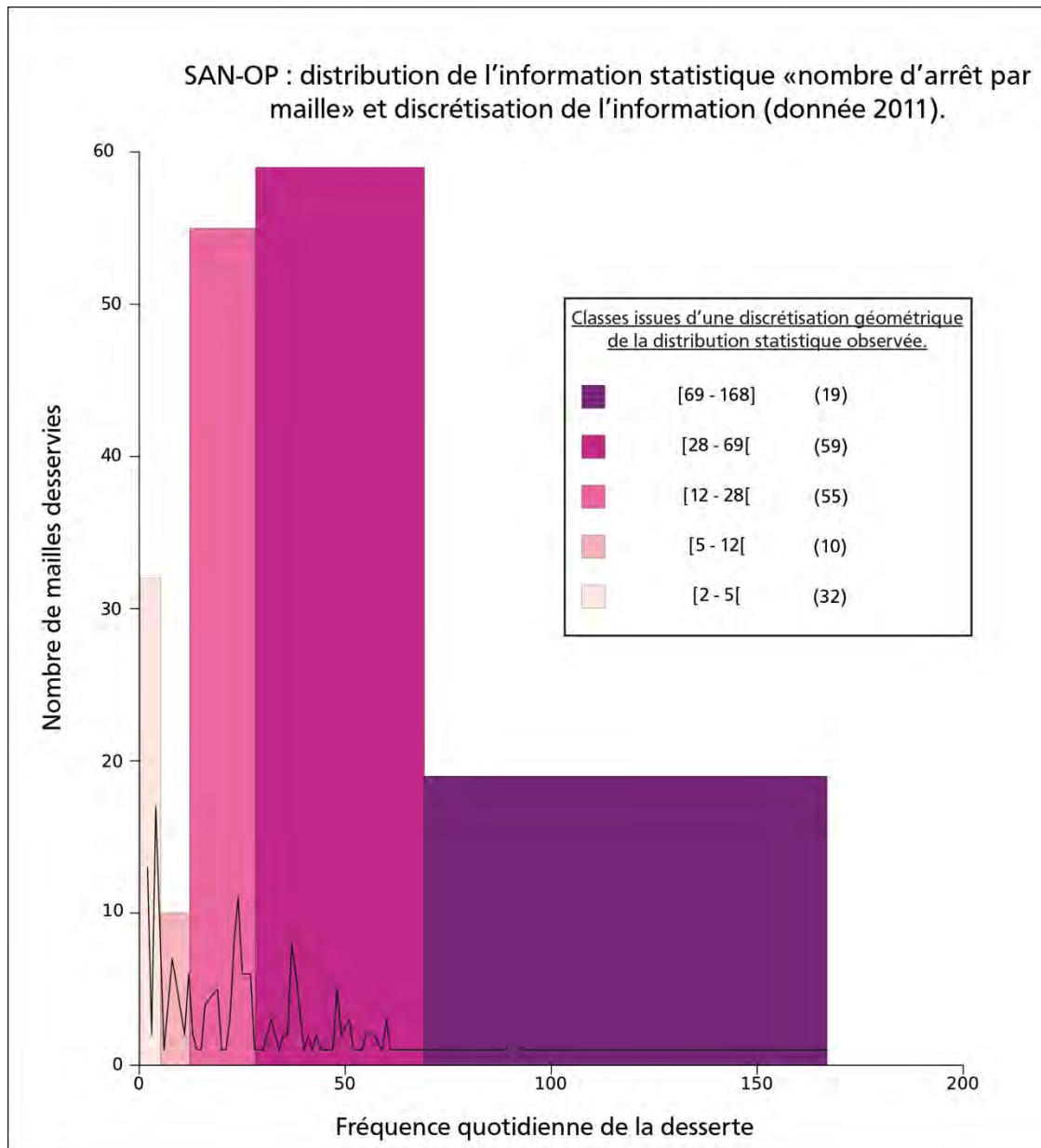
5. Résultat de la discrétisation des données pour les autres territoires communautaires

Pour les autres intercommunalités, les résultats sont exposés graphiquement :

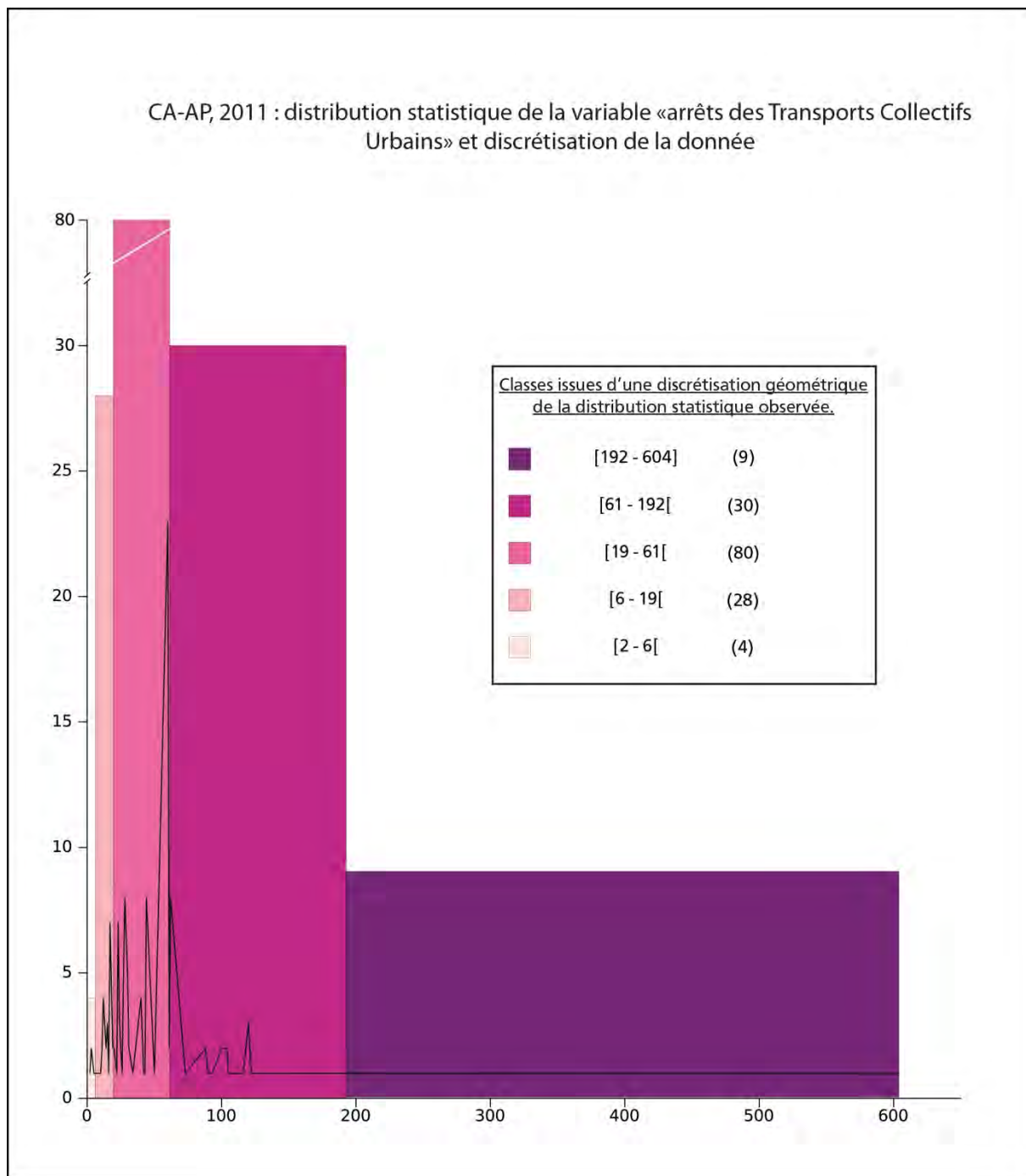
⁵³² Il s’agissait alors de la plage horaire de service la plus élevée que nous avons rencontré sur nos terrains.



Graphique 23. CPA, 2011 : distribution statistique de la variable “arrêts des transports collectifs urbains et discrétisation de la donnée.



Graphique 24. SAN-OP : distribution de l'information statistique “nombre d'arrêt par maille” et discrétisation de l'information (donnée 2011).



Graphique 25.CA-AP : distribution statistique de la variable “arrêts des Transports Collectifs Urbains” et discrétisation de l’information, donnée 2011.

Annexe II : liste des rencontres et entretiens réalisés

| Qualité de l'interlocuteur | Date et lieu | Thèmes abordés | Type d'entretien | Enregistrement | Retranscription |
|--|---|--|------------------|----------------|-----------------|
| Directrice adjointe et responsable de l'administration et des ressources humaines du SMITEEB | Lundi 16 février 2009, Vitrolles, bureaux du SMITEEB | Construction du SITEEB et transformation en SMITEEB. Relations avec les partenaires. | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Agent administratif du SITUBMP | Mercredi 25 Février 2009, Gardanne, locaux du SITUBMP | Construction du SITUBMP et relation avec la CPA. | Ouvert. | Non | |
| Responsable du SIG | Lundi 9 Mars 2009, Aix-en-Provence, locaux de la CPA | Demande de données SIG | Ouvert | Non | |
| Directeur opérationnel des déplacements à la CPA | Mercredi 11 Mars 2009, Aix-en-Provence, locaux de la CPA | Politique communautaire de desserte en TC | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Directeur des infrastructures de déplacements de la CPA | Mardi 31 mars 2009, Aix-en-Provence, locaux de la CPA | Politique de stationnement et de voirie de la CPA | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Technicien transport à l'Agglopolé, ancien chargé d'étude PDU à l'Agglopolé | Mercredi 1er avril 2009, Salon-de-Provence, locaux de l'Agglopolé | Politique de transports collectifs de l'Agglopolé, PDU. | Semi-directif. | Non | |
| Directeur des ports et des transports, CG 13 | Vendredi 17 avril 2009, Marseille, locaux du CG 13 | Syndicat mixte de transports des Bouches du Rhône | Ouvert | Non | |
| Directrice des transports à l'Agglopolé | Mercredi 13 mai 2009, Salon-de-Provence, locaux de l'Agglopolé | Politique communautaire de desserte en TC à l'Agglopolé Provence | Semi-directif | Non | |

| Qualité de l'interlocuteur | Date et lieu | Thèmes abordés | Type d'entretien | Enregistrement | Retranscription |
|--|---|--|------------------|----------------|-----------------|
| Directeur de l'urbanisme à l'Agglomération-Provence / Conseiller général des Bouches du Rhône circonscription de Berre l'Étang | Mardi 26 mai 2009, Salon-de-Provence, locaux de l'Agglomération-Provence | La construction de l'intercommunalité salonnaise. Les liens entre urbanisme et transports | Semi-directif | Non | |
| Directeur du SMGETU, ancien directeur du SMITEEB, ancien chef de projet PDU à l'Agglomération-Provence. | Jeu 28 mai 2009, Vitrolles, locaux du SMITEEB | Le PDU d'Agglomération-Provence et ses enjeux communautaires | Semi-directif | Non | |
| Maire de Velaux, Vice président d'Agglomération- Provence délégué aux transports, vice-président du conseil général, et président du conseil syndical du SMITEEB. Depuis 2012 député de la sixième circonscription des BDR | Vendredi 29 mai 2009, Marseille, locaux du CG 13 | La construction de l'intercommunalité Agglomération-Provence, la politique communautaire de TC | Semi-directif | Non | |
| Responsable du service des « entrées de villes » de la CPA | Vendredi 5 février 2010, Aix-en- Provence, les Milles, locaux de la CPA | Organisation de la politique des entrées de villes et réalisations effectuées de 2000 à 2009 | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Directrice du service "entretien de la voirie" au sein de la direction "espace public, voirie, circulation" de MPM | Vendredi 5 février 2010, Marseille, locaux de MPM | Première prise de contact avec la direction de l'espace public de MPM | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Directeur adjoint délégué aux "études opérationnelles" du service "études et aménagement" au sein de la direction "espace public, voirie, circulation" | Mercredi 24 mars 2010, Marseille, locaux de MPM | Fonctionnement des opérations de requalification urbaine, distribution spatiale des opérations | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Responsable SIG au sein de la Direction des Systèmes d'Information, Télécommunications et Administration Electronique (DSITAE) | Lundi 19 Avril 2010, Aix-en-Provence, locaux de la CPA | (In)disponibilité des données SIG et modalités de mise à disposition | Informatif | | |

| Qualité de l'interlocuteur | Date et lieu | Thèmes abordés | Type d'entretien | Enregistrement | Retranscription |
|---|--|--|------------------|----------------|-----------------|
| Directeurs du service "études générales" auprès de la direction "espaces public, voirie, circulation" | Mardi 27 avril 2010, Marseille, locaux de MPM | Fonctionnement du service, réalisation des études et distribution spatiales des aménagements et vélo en libre service | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Chargé de mission auprès du service "espace public, voirie, circulation" dans le cadre des projets ANRU | Mercredi 5 mai 2010, Marseille, locaux de MPM | Fonctionnement des projets ANRU, projet ANRU sur la ZUS centre nord (comprise dans le périmètre euroméditerranéen) et le projet Camille Pelletan (joutant le périmètre euroméditerranéen) | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Responsable du service "Systèmes d'Information" CAPAE | Mercredi 5 mai 2010, Aubagne, locaux de la CAPAE | Disponibilité des données SIG, modalités de transfert des données, première prise de contact avec la CAPAE, présentation des services | Informatif | | |
| Responsable SIG et directrice de l'Observatoire du SAN Ouest Provence (spécialisée transport) | Mardi 8 Juin 2010, Istres, locaux du SAN | Prise de contact avec le SAN Ouest - Provence. Mise à disposition des données SIG, des documents produits par l'observatoire sur le lien entre transport et exclusion sociale | Semi-directif | Non | |
| Directeur de la SEMEPA | Jeudi 17 Juin 2010, Aix-en-Provence, locaux de la SEMEPA | Politique de stationnement réalisée sur Aix et le Pays d'Aix par la SEMEPA pour le compte des communes | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Responsable d'opérations, service transports et infrastructures, Unité de Maîtrise d'Ouvrage, DREAL | Mercredi 4 août 2010, Marseille, locaux de la DREAL | L'accès routier et autoroutier au GPMM (Grand Port Maritime de Marseille). Relations avec les intercommunalités et position des intercommunalités et communes dans le cadre du projet "A56" contournements de Miramas, Port de Bouc et Fos sur Mer | Semi-directif | Oui. | Intégrale |

| Qualité de l'interlocuteur | Date et lieu | Thèmes abordés | Type d'entretien | Enregistrement | Retranscription |
|--|--|---|------------------|--------------------------------------|-----------------|
| Direction de la voirie, services techniques de la commune de Salon-de-Provence | Lundi 15 Novembre 2010, Salon-de-Provence, locaux des services techniques | Comment la stratégie insulaire développée par la commune se met place | Semi-directif | Non | |
| Directeur Général Adjoint des Services Techniques de la commune de Salon-de-Provence | Vendredi 16 Décembre 2011, Salon-de-Provence, locaux des services techniques | Lien entre la politique de stationnement et de voirie mise en place par la commune et le développement urbain. Perception de la politique de TC de l'intercommunalité | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Directeur de la voirie au service technique municipal de Miramas | Mardi 1er février, 2011, Miramas, Centre Technique Municipal | Politique de voirie et de stationnement de la commune | Semi-directif | Non. À la demande de l'interlocuteur | |
| Véolia Transport | Mercredi 2 février, 2011, Istres, Gare routière | Restructurations successives du réseau sur le SAN. Archives du réseau en date de 1999 | | | |
| Directeur de l'association TMS (Transports Mobilité Solidarité) | Vendredi 4 février 2011, Salon-de-Provence, Locaux de TMS | Fonctionnement de l'association, territoire d'action et relation avec les intercommunalités | Semi-directif | Oui | Partielle |
| Directeur adjoint et directrice du service transport à Marseille Provence Métropole | Lundi 7 février 2011, Marseille, Locaux de MPM | La place des territoires périphériques dans la politique de déplacement de MPM | Ouvert | Non | |

| Qualité de l'interlocuteur | Date et lieu | Thèmes abordés | Type d'entretien | Enregistrement | Retranscription |
|--|---|---|------------------|---|-----------------|
| Technicien transport à l'Agglopolé, ancien chargé d'étude PDU à l'Agglopolé | Mercredi 9 février 2011, Salon-de-Provence, locaux de l'Agglopolé | Échanges de point de vue suite à la diffusion du mémoire de master II. | Semi-directif | Oui. Dix minutes sans enregistrement, à la demande de l'interlocuteur | Partielle |
| Chargée de mission à la Direction de l'Emploi et de la Cohésion Sociale du SAN-OP | Mercredi 1er Juin 2011, Istres, locaux du SAN | La réalisation du diagnostic partagé sur les questions d'insertion et de mobilité, son organisation et ses résultats | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Directeur Général Adjoint aux transports du SAN-OP | Mercredi 1er Juin 2011, Istres, locaux du SAN | Le territoire intercommunal, le leadership politique de l'intercommunalité et la politique de transports du SAN | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Directeur du pôle technique et réalisation du SAN-OP | Mercredi 15 Juin 2011, Istres, locaux du SAN-OP | La politique intercommunale d'aménagement de l'espace public et de la voirie | Semi-directif | Non. À la demande de l'interlocuteur | |
| Directeur du service opération transport à la CPA, membres de la cellule d'observation de la politique communautaire de déplacements | Lundi 18 Juillet, 2011. Aix, les milles, locaux de la CPA | Disponibilité des données statistiques concernant le passage des bus aux arrêts. Entretien sur les ambitions et les instruments de la politique communautaire | Ouvert | Non | |
| Responsable du pôle SIG à la DSTIAE de la CPA | Mardi 26 Juillet, 2011. Aix, locaux de la CPA | Récupération des données SIG | | | |

| Qualité de l'interlocuteur | Date et lieu | Thèmes abordés | Type d'entretien | Enregistrement | Retranscription |
|--|--|---|------------------|----------------|-----------------|
| Élu aubagnais délégué aux transports, à la circulation, au stationnement et à la sécurité civile et routière | Mercredi 21 décembre 2011, Aubagne, locaux de la mairie d'Aubagne | Politique de stationnement et de déplacements réalisée sur Aubagne | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Directeur du service du droit des places et de l'occupation du domaine public. Istres | Jeudi 22 décembre 2011, Istres, locaux de la mairie d'Istres | Dix années de politique de stationnement à Istres, enjeux et perspectives | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Directeur du service circulation et stationnement | Mardi 10 Janvier 2012, Aix-en-Provence, locaux des services techniques | La politique de régulation du stationnement et ses enjeux en matière de qualité de vie et de rayonnement du centre. La différenciation des conditions d'accès aux centres | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Élu à la mairie d'Aix-en-Provence délégué au stationnement et à la piétonisation du centre-ville ; membre du conseil d'administration de la SEMEPA ; membre du bureau communautaire de la CPA ; membre de la commission déplacements de la CPA | Mardi 28 février 2012, Aix-en-Provence, bureau de Mr Paoli | Les objectifs et instruments de la politique de régulation du stationnement et des circulations automobiles | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Directrice du service transports de la CAPAE | Jeudi 19 Avril 2012, Aubagne, locaux de la CAPAE | La répartition spatiale de la desserte en TC et la gratuité des TC | Semi-directif | Oui | Intégrale |
| Élue salonnaise déléguée à l'agenda 21 et aux politiques de stationnement et de déplacements | Lundi 16 juillet 2012, Salon-de-Provence, locaux de la mairie | Objectifs et instruments de la politique de stationnement et de régulation des circulations automobiles | Semi-directif | Oui | Intégrale |

Annexe III : liste des réunions publiques

| Nom et thème de la réunion publique | Date et lieu | Personnalités présentes |
|--|------------------------------------|---|
| Salon-de-Provence, vœux du maire à la population | 14 janvier 2011, Salon-de-Provence | Michel Tonon, maire de Salon-de-Provence |
| CAPAE, réunion publique sur la réouverture de la voie de Valdonne. Projet de tram-train à l'échelle de la Communauté d'Agglomération | 8 février 2011, Roquevaire | Directrice des transports et des déplacements de la CAPAE, André Julien maire de La Bouilladisse, en charge du projet de la voie de Valdonne |
| Grand Projet Morgan, réaménagement de la place centrale de la commune | 24 mars 2011, Salon-de-Provence | Michel Tonon, maire de Salon-de-Provence, Directeur Général Adjoint des Services Techniques de la Ville, Représentante du groupe Financière Duval. |

Annexe IV : liste des émissions radiophoniques

| Qualité de l'interviewé | Émission radiophonique | Date de la 1 ^{ère} diffusion de l'émission |
|--|---|---|
| Alexandre Medvedowsy, conseiller général des Bouches-du-Rhône, n°1 de la liste « tous ensemble pour Aix » aux élections municipales partielles d'Aix-en-Provence de juillet 2009 | “la grande tchatche”, Radio Grenouille / Le Ravi | 22 juin 2009 |
| Daniel Fontaine, maire PCF d'Aubagne, Vice-Président du conseil général des Bouches-du-Rhône, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération d'Aubagne et du Pays de l'Etoile | “la grande tchatche”, Radio Grenouille / Le Ravi | 8 décembre 2007 |
| François Bernardini, maire apparenté PS d'Istres | “la grande tchatche”, Radio Grenouille / Le Ravi | 12 septembre 2007 |
| René Raymondi, maire PS de Fos-sur-Mer | “la grande tchatche”, Radio Grenouille / Le Ravi | 27 février 2009 |

Tables

Table des cartes

| | |
|--|-----|
| Carte 1. Région Urbaine Marseillaise : part des cadres dans la population, 2007.----- | 56 |
| Carte 2. Région Urbaine Marseillaise : part des ouvriers dans la population, 2007.----- | 57 |
| Carte 3. Région Urbaine Marseillaise : division sociale de l'espace, 2013.----- | 58 |
| Carte 4. L'intercommunalité dans la Région Urbaine Marseillaise en 1999.----- | 61 |
| Carte 5. L'intercommunalité d'agglomération dans la Région Urbaine Marseillaise.----- | 63 |
| Carte 6. Le périmètre d'Aix-Marseille-Métropole au 1 ^{er} janvier 2016.----- | 64 |
| Carte 7. Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, revenus fiscaux médian par unité de consommation.--- | 83 |
| Carte 8. CPA, structuration du territoire intercommunal.----- | 86 |
| Carte 9. Région Urbaine Marseillaise : les territoires desservis en transports publics urbains à partir de la décennie 2000.----- | 160 |
| Carte 10. Extension de la desserte en transports collectifs à destination de la commune de Vernègues.----- | 166 |
| Carte 11. CPA : une vision hiérarchisée du réseau communautaire.----- | 169 |
| Carte 12. Plan du réseau urbain de Pertuis créé par la CPA.----- | 170 |
| Carte 13. CPA :Évolution des territoires de la desserte, 1997 – 2011.----- | 192 |
| Carte 14. CPA : distribution spatiale de la qualité de la desserte en transports publics, 2011.----- | 193 |
| Carte 15. Aix-en-Provence, les différents parcours des « Diablines » dans l'hyper-centre aixois.----- | 203 |
| Carte 16. CA-AP. Évolution des territoires de la desserte entre 1994 et 2011.----- | 210 |
| Carte 17. CA-AP : Qualité de la desserte en transports publics, 2011.----- | 211 |
| Carte 18. La navette “Libébulle” : lier un triptyque opérationnel.----- | 221 |
| Carte 19. CAPAE : Évolution des territoires de la desserte entre 2000 et 2011.----- | 232 |
| Carte 20. CAPAE : Distribution spatiale de la desserte en transports publics, 2011.----- | 233 |
| Carte 21. SAN-OP : Évolution des territoires de la desserte en transports publics entre 1999 et 2011.----- | 254 |
| Carte 22. SAN-OP : Qualité de la desserte en transports publics, 2011.----- | 255 |
| Carte 23. Les entrées de ville à la CPA : 90 réalisations.----- | 281 |
| Carte 24. Le stationnement à la CPA : 2 000 places construites.----- | 285 |
| Carte 25. Aix-en-Provence : l'espace et les outils de la politique de stationnement avant 2003.----- | 320 |
| Carte 26. Aix-en-Provence : l'espace et les outils de la politique de stationnement depuis 2014.----- | 321 |
| Carte 27. Salon-de-Provence : le stationnement, 2003 - 2010.----- | 332 |
| Carte 28. Salon-de-Provence : le stationnement depuis 2012.----- | 333 |
| Carte 29. Aubagne, le stationnement de 2001 à 2014.----- | 339 |
| Carte 30. CAPAE : les projets de “parcs-relais”.----- | 345 |
| Carte 31. Istres : les opérations d'aménagement du centre-ville.----- | 348 |
| Carte 32. Istres : l'espace de la contrainte tarifaire, 2000 – 2013.----- | 353 |

Table des graphiques

| | |
|---|-----|
| Graphique 1. Une vision grise de la mobilité.----- | 15 |
| Graphique 2. Cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active.)----- | 79 |
| Graphique 3. Évolution des ouvriers dans la population active.)----- | 80 |
| Graphique 4. Part des agriculteurs dans la population active du nord de la CA-AP.----- | 90 |
| Graphique 5. Part des professions intermédiaires dans la population active du nord de la CA-AP.----- | 91 |
| Graphique 6. Provence-Salonnaise : part des cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active.----- | 94 |
| Graphique 7. Sud de la CA-AP : part des ouvriers dans la population active.----- | 96 |
| Graphique 8. Sud de la CA-AP : part des cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active.----- | 97 |
| Graphique 9. Part des ouvriers dans la population active de la CAPAE.----- | 109 |
| Graphique 10. Part des cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active de la CAPAE.----- | 109 |
| Graphique 11. Évolution démographique du SAN-OP.----- | 120 |
| Graphique 12. Évolution de la part des ouvriers dans la population active des communes d'Istres, Fos-sur-Mer et Miramas.----- | 121 |
| Graphique 13. Répartition des territoires nouvellement desservis durant la décennie 2000 en fonction de leur appartenance au PTU avant la décennie 2000 et de leur situation vis-à-vis de la ville centre.----- | 162 |
| Graphique 14. Évolution de l'emprise spatiale de la desserte entre la décennie 1990 et 2000, dans les anciens Périmètres de Transports Urbains.----- | 174 |
| Graphique 15. Dispersion du nombre d'arrêts des transports collectifs urbains par maille dans les villes-centres, 1990 et 2000.----- | 179 |
| Graphique 16. Pôle d'activités d'Aix-en-Provence : Évolution de la dispersion du nombre d'arrêts des TC par maille.----- | 200 |
| Graphique 17. Âge des nouveaux usagers des transports publics de la CAPAE un an après la mise en place de la gratuité.----- | 241 |
| Graphique 18. Commune de résidences des nouveaux usagers des transports publics de la CAPAE un an après la mise en place de la gratuité.----- | 242 |
| Graphique 19. Évolution du stock de places de stationnement, 2000 - 2010.----- | 304 |
| Graphique 20.Évolution de la capacité de stationnement, 2000 - 2010.----- | 307 |
| Graphique 21. Caractériser les politiques urbaines de régulation des circulations automobiles en ville.----- | 360 |

| | |
|---|-----|
| Graphique 22. CAPAE, 2011 : distribution statistique de la variable “arrêts des transports collectifs urbains et discrétisation de la donnée.” | 396 |
| Graphique 23. CPA, 2011 : distribution statistique de la variable “arrêts des transports collectifs urbains et discrétisation de la donnée.” | 397 |
| Graphique 24. SAN-OP : distribution de l’information statistique “nombre d’arrêt par maille” et discrétisation de l’information. | 398 |
| Graphique 25. CA-AP : distribution statistique de la variable “arrêts des Transports Collectifs Urbains” et discrétisation de l’information, donnée 2011. | 399 |

Table des illustrations

| | |
|--|-----|
| Illustration 1. Région Urbaine Marseillaise, évolution des territoires du transport. | 67 |
| Illustration 2. "Taxe Professionnelle : la richesse du Pays d'Aix" | 74 |
| Illustration 3. "Pôles de compétitivité : notre galaxie de compétences" | 75 |
| Illustration 4. La Communauté d’agglomération du Pays d’Aix perçue à travers la presse satirique régionale. ... | 85 |
| Illustration 5. Le territoire communautaire tel qu'il est présenté dans le SCOT. | 89 |
| Illustration 6. CA-AP les différentes valeurs du récit identitaire intercommunal en cours de construction. | 100 |
| Illustration 7. La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, enserrée par des massifs... | 105 |
| Illustration 8. Le tracé des darses du port de Fos-sur-Mer. © Photothèque du GPM. | 118 |
| Illustration 9. Présentation de la méthode d’estimation de la population desservie en transports publics | 156 |
| Illustration 10. Schéma de la desserte interurbaine en 2004..... | 195 |
| Illustration 11. Aix-en-Provence, quartier de la Duranne et domaine de l'Arbois, évolution de la desserte 1997 - 2011..... | 199 |
| Illustration 12. Campagne de promotion des bus, magglopolé n°4, septembre 2009, quatrième de couverture. | 216 |
| Illustration 13. La rénovation des cours du centre-ville. | 219 |
| Illustration 14. La place morgan en 2012 et une vue d'artiste de ce qu'elle devrait devenir. | 220 |
| Illustration 15. Extraits de la campagne publicitaire portant sur la gratuité..... | 243 |
| Illustration 16. Les effets de frontières des PTU entre le SAN-OP et la CAPM. | 249 |
| Illustration 17. SAN-OP, “l’emploi à portée de bus”, carte des lignes en transports collectifs proposées. | 261 |
| Illustration 18. Salon-de-Provence, le Cours Victor Hugo avant et après sa rénovation..... | 296 |
| Illustration 19. Salon-de-Provence, la place Jules Morgan en 2011 et une vue d'artiste de ce à quoi elle devrait ressembler après sa rénovation..... | 297 |
| Illustration 20. Aix-en-Provence, Sextius - Mirabeau avant et après l'opération d'urbanisme. | 297 |

| | |
|--|-----|
| Illustration 21. Aubagne : diagnostic partagé de la circulation et du stationnement..... | 343 |
| Illustration 22. Maille les mieux desservies et nodalité du réseau. | 391 |
| Illustration 23. Mailles les moins bien desservies, l'exemple de la CPA..... | 392 |

Table des tableaux

| | |
|--|-----|
| Tableau 1. Récapitulatif du cadre d'analyse. | 37 |
| Tableau 2. Revenu Fiscal par Unité de Consommation et indice de Gini. | 78 |
| Tableau 3. Évolution de la structure sociale en France métropolitaine et dans la Communauté du Pays d'Aix. .. | 79 |
| Tableau 4. Données démographiques "Provence Salonnaise"..... | 92 |
| Tableau 5. Répartition spatiale de la croissance démographique par période intercensitaire de 1962 à 1968. .. | 93 |
| Tableau 6. Les déplacements vers Salon-de-Provence et internes au bassin sud de l'intercommunalité. | 98 |
| Tableau 7. Les déplacements vers l'extérieur du bassin sud. | 98 |
| Tableau 8. Evolution démographique de la CAPAE. | 108 |
| Tableau 9. Polarisation des navettes domicile-travail. | 108 |
| Tableau 10. CAPAE : affiliation partisane des maires créant la communauté de ville GHB. | 110 |
| Tableau 11. Évolution de la répartition des sièges au conseil syndical du SAN-OP..... | 128 |
| Tableau 12. Évolution des périmètres des transports urbains entre 1999 et 2010..... | 151 |
| Tableau 13. Dispersion du nombre d'arrêts des transports collectifs urbains par maille, opposition périphéries / villes-centres. | 175 |
| Tableau 14. Évolution de la dispersion du nombre d'arrêts des transports collectifs urbains par maille dans les anciens périmètres de transports urbains, 1990 et 2000. | 178 |
| Tableau 15. Aix-en-Provence, Zone d'Activités d'Aix-en-Provence : évolution des mailles desservies et des arrêts effectués par les TC. | 198 |
| Tableau 16. CA-AP : évolution de la répartition des flux financiers liés aux fonds de concours. | 287 |
| Tableau 17. SAN-OP : répartition de l'enveloppe financière travaux sur voirie. | 288 |
| Tableau 18. Aix-en-Provence : évolution des abonnements mensuels proposés aux non-résidents dans les parcs en ouvrages de la SEMEPA. | 318 |
| Tableau 19. Aix-en-Provence : les tarifs du stationnement proposés aux navetteurs motorisés sur la commune d'Aix-en-Provence. | 318 |
| Tableau 20. Aix-en-Provence : le prix de l'heure de stationnement en ouvrage selon les parkings..... | 324 |
| Tableau 21. Aix-en-Provence : les tarifs proposés aux résidents..... | 325 |
| Tableau 22. . Salon-de-Provence, évolution de la tarification du stationnement depuis 2003. | 330 |
| Tableau 23. Salon-de-Provence, évolution des tarifs résidents en zone verte, blanche et orange. | 334 |

| | |
|---|-----|
| Tableau 24. Aubagne : évolution du prix du stationnement sur voirie, 2000 – 2014..... | 341 |
| Tableau 25. Istres : évolution de la contrainte tarifaire sur voirie. | 351 |
| Tableau 26. Istres : évolution de la contrainte tarifaire en ouvrage. | 352 |

Table des encadrés

| | |
|---|-----|
| Encadré 1. Évolution de la part des cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active communale. | 82 |
| Encadré 2. Du SITEEB au SMITEEB, une arène où s'expriment des "politiques extérieures". | 148 |
| Encadré 3. Extraits des statuts du SMTBdR, 2009. | 188 |
| Encadré 4. Extrait des statuts du SMTBdR, modifiés en 2010. | 190 |
| Encadré 5. Les ruses des périphéries dominées. | 197 |
| Encadré 6. Genèse du projet urbain de Salon-de-Provence. | 217 |

Table des figures

| | |
|--|-----|
| Figure 1. Du réseau de projets transactionnels au réseau technique : l'exemple d'un réseau ferroviaire reliant cinq villes.. | 19 |
| Figure 2. Le modèle générique d'organisation des déplacements porté par les agglomérations.. | 24 |
| Figure 3. Emploi industriel dans la basse vallée de l'Huveaune. | 106 |
| Figure 4. Chronologie d'une lutte pour l'extension du périmètre de la CA-GHB. | 113 |
| Figure 5. Une présentation des élus par groupe politique, capture d'écran du site internet de la CAPAE, mars 2013..... | 115 |
| Figure 6. Une opposition idéale-typique des récits identitaires intercommunaux, un continuum de récits identitaires..... | 135 |
| Figure 7. Construction de l'indice de densité de desserte. | 153 |
| Figure 8 : Plan du réseau de transports publics au nord de la CAPAE. | 235 |
| Figure 9. Le poids du "triangle" Istres, Fos et Martigues dans l'organisation des déplacements sur le territoire du SM du SCOT de l'Ouest de l'Étang de Berre..... | 247 |
| Figure 10. Caractériser les politiques intercommunales de transports publics urbains. | 270 |

| | |
|---|-----|
| Figure 11. Substance des politiques urbaines de transport et de déplacements sur les quatre terrains étudiés. | 368 |
| Figure 12. CAPAE, 2011 : distribution statistique de la variable "arrêts des Transports Collectifs Urbains". | 389 |
| Figure 13. Les mailles les mieux desservies, l'exemple de la Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence. | 390 |
| Figure 14. Les mailles les moins bien desservies, l'exemple de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix. | 392 |

Table des photos

| | |
|--|-----|
| Photo 1. "Pic-Nic face à la mer", complexe industriel de Lavéra, Martigues. © Franck Pourcel | 122 |
| Photo 2. Lyon, 1979 - 2009, le quai Claude Bernard | 293 |
| Photo 3. Lyon, 1979 - 2009, la Rue Mercerie | 294 |
| Photo 4. Bordeaux, 1979 - 2009, quai de la Gironde | 294 |
| Photo 5. Strasbourg, 1979 - 2009, Rue des Tonneliers | 295 |
| Photo 6. Aix-en-Provence : les parcs de stationnement en ouvrage comme œuvre d'art | 324 |
| Photo 7. La navette de Coeur de ville d'Istres, 2013 | 350 |

Tables des matières

| | |
|--|-----------|
| Remerciements----- | 1 |
| Sommaire ----- | 3 |
| Introduction générale----- | 7 |
| Objet et actualités de la recherche : Politiques urbaines et dimension sociale de la mobilité dans la ville des flux ----- | 9 |
| Nouvelle architecture institutionnelle pour les réseaux urbains de transport et de déplacements : et alors ? ----- | 9 |
| La transition urbaine renouvelle la dimension sociale de la mobilité ----- | 12 |
| Une accentuation des inégalités d'accès aux ressources urbaines. ----- | 14 |
| Des franges urbaines vulnérables. ----- | 15 |
| Politiques urbaines de transports et de déplacements : quelles solidarités urbaines ? ----- | 17 |
| Observer les solidarités urbaines à travers les réseaux.----- | 17 |
| 1970 – 2000, de la dimension sociale de la mobilité à un traitement entrepreneurial des problèmes environnementaux. ----- | 20 |
| Question de recherche----- | 26 |
| Cadre analytique et hypothèses de recherche ----- | 27 |
| Identifier des registres de la solidarité communautaire ----- | 28 |
| L'intercommunalité d'agglomération, une institution consensuelle incapable de redistribution ? ----- | 29 |
| Socialisation à l'intercommunalité, cohabitation et hiérarchisation des registres de la solidarité intercommunale ----- | 30 |
| Quand la mise en récit de l'histoire sociale et économique explique la hiérarchisation des registres de la solidarité communautaire----- | 32 |
| Politiques urbaines providentielles contre politiques urbaines néolibérales ? ----- | 34 |
| Dans les territoires ouvriers : droit au transport, droit à la mobilité ? ----- | 35 |
| Dans les territoires bourgeois : valorisation des centres urbains et instruments marchand d'un tri social et spatial ? ----- | 36 |

| | |
|--|-----------|
| Méthodologie de recherche et structure de l'argumentation : observer la différenciation, construire par opposition. ----- | 38 |
| Opposer les identités intercommunales de la région urbaine marseillaise. ----- | 39 |
| Opposer les registres dominants de la solidarité communautaire : les réseaux de transports publics.----- | 41 |
| Opposer les politiques urbaines de régulation stationnement. ----- | 42 |
| Première partie. Polarisation économique, division sociale de l'espace et construction intercommunale dans la région urbaine marseillaise ----- | 45 |
| Introduction. Lire les territoires à travers leurs "inconscients territoriaux" ----- | 47 |
| Chapitre 1. Quatre intercommunalités périphériques dans une région urbaine fragmentée ----- | 51 |
| Introduction ----- | 51 |
| 1.1. Une métropolisation sans métropole ----- | 52 |
| 1.2. Une mutation sociale ----- | 54 |
| 1.3. Une coopération politique et institutionnelle poussive ----- | 58 |
| 1.4. Forte norme de mobilité, faible coopération intercommunale autour des transports urbains. -- | 65 |
| Conclusion ----- | 67 |
| Chapitre 2. Des territoires "dorés"----- | 69 |
| Introduction ----- | 69 |
| 2.1. La revanche d'Aix-en-Provence et de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix ----- | 70 |
| 2.1.1. L'excellence économique du Pays d'Aix ----- | 70 |
| La "success-story" de la "belle endormie"----- | 70 |
| ... premier ingrédient du récit identitaire de la CPA----- | 73 |
| 2.1.2. Vers une spécialisation sociale du Pays d'Aix ----- | 77 |
| Une spécialisation contrastée selon l'échelle d'observation----- | 77 |
| Une mise en récit de la spécialisation sociale ----- | 83 |
| 2.1.3. 1990 - 2010 : structuration et affirmation du leadership aixois----- | 85 |
| Conclusion : la CPA un club doré construit contre Marseille----- | 87 |
| 2.2. La Communauté d'Agglomération Agglopôle-Provence, un territoire « plaqué or »----- | 88 |
| Introduction ----- | 88 |
| 2.2.1. Au nord, un espace du périurbain lointain marseillais----- | 89 |

| | |
|--|------------|
| 2.2.2. Une ville-centre et sa “campagne dorée” ----- | 92 |
| 2.2.3. Un sud industriel et ouvrier, tourné vers l’Étang de Berre et Marseille----- | 95 |
| 2.2.4. Un leadership communautaire bicéphale ----- | 98 |
| Conclusion : un récit communautaire partitionné, une centralité urbaine balbutiante ----- | 99 |
| Conclusion : Des territoires “homogames” et “hétérogames” aux récits identitaires proches ----- | 101 |
| Chapitre 3. Des territoires “rouillés” ----- | 103 |
| Introduction ----- | 103 |
| 3.1. Construire un troisième pôle intercommunal pour faire autrement : la Communauté d’Agglomération du Pays d’Aubagne et de l’Etoile (CAPAE)----- | 104 |
| Introduction ----- | 104 |
| 3.1.2. Le développement de la vallée de l’Huveaune : un espace productif et résidentiel ----- | 104 |
| Un espace productif aux influences marseillaises, puis aixoises ----- | 105 |
| Un espace résidentiel aisé, tourné vers Marseille ----- | 107 |
| 3.1.1. La spécificité de l’intercommunalité aubagnaise : une institution dominée par le parti communiste ----- | 110 |
| Conclusion : une intercommunalité “hétérogame” dominée par le parti communiste français ----- | 115 |
| 3.2. Le Syndicat d’Agglomération Nouvelle Ouest Provence, la construction d’un espace industriel multipolaire ----- | 116 |
| Introduction : La construction d’un espace “déglingué” ----- | 116 |
| 3.2.1. L’Ouest de l’Étang-de-Berre : une mutation hors normes ----- | 116 |
| Implanter une base productive “hors sol” ----- | 117 |
| Une mue démographique et sociale----- | 119 |
| 3.2.2. L’Ouest de l’Étang-de-Berre : une coopération intercommunale négociée et renégociée --- | 122 |
| Créer une ville nouvelle sur un territoire déjà urbanisé : la négociation du périmètre intercommunal ----- | 123 |
| 1980 – 2000, Istres s’impose comme ville centre d’un ensemble intercommunal multipolaire ---- | 125 |
| La décennie 2000 : extension du périmètre intercommunal et renversement du consensus communautaire ----- | 127 |
| Conclusion : des territoires “hétérogames” et “homogames”, des points de convergence----- | 129 |
| Conclusion de la première partie. Deux “inconscients territoriaux” ----- | 133 |

Deuxième partie. Transports publics intercommunaux et registres différenciés de la solidarité urbaine ----- 137

Introduction. la solidarité communautaire face aux identités territoriales----- 139

Chapitre 4. Politiques intercommunales et solidarités communautaires : concurrence, cohabitation et hiérarchisation des registres de la solidarité urbaine ----- 143

| | |
|---|-----|
| Introduction----- | 143 |
| 4.1. La solidarité communautaire à travers une méthodologie <i>ad hoc</i> : trois échelles, trois rationalités ----- | 144 |
| 4.1.1. La “politique extérieure” des intercommunalités : un outil de solidarité urbaine ----- | 145 |
| 4.1.2. La politique intérieure : Spatialiser un bien public communautaire pour projeter dans l’espace les registres de la solidarité communautaire----- | 151 |
| Principes généraux de la démarche----- | 152 |
| Construction de l’indice ----- | 153 |
| “Mesurer le changement”----- | 154 |
| 4.1.3. Des projets symboliques, la nature du cadrage des enjeux de transport et de déplacements --- | 156 |
| 4.2. Politiques communautaires de transports publics et registres de solidarités envers les périphéries----- | 158 |
| 4.2.1. L’évolution de la desserte en transports publics dans la région urbaine marseillaise : “le bond en avant intercommunal” ----- | 158 |
| 4.2.2. Desservir les périphéries lointaines : l’intercommunalité assure un droit au transport minimal ----- | 163 |
| 4.2.3. Desservir les pôles secondaires et la première couronne des pôles urbains, offrir une alternative aux déplacements automobiles. ----- | 166 |
| Améliorer la fréquence de quelques radiales ----- | 167 |
| Cibler des polarités urbaines secondaires----- | 169 |
| 4.3. Politiques communautaires de transports publics et registre de la solidarité envers la ville-centre ----- | 171 |
| 4.3.1. Étendre les territoires de la desserte en transports urbains, couvrir l’ensemble de la commune ----- | 172 |
| 4.3.2. Une offre de qualité pour être compétitif sur le “marché” des déplacements ----- | 174 |
| Conclusion : Des registres de la solidarité, des consensus communautaires ?----- | 180 |

Chapitre 5. Tenir son rang dans la Région Urbaine Marseillaise. Des politiques intercommunales de transports publics façonnées par l'impératif de concurrence interurbaine-----183

| | |
|---|-----|
| Introduction----- | 183 |
| 5.1. Des transports publics urbains au service de l'affirmation métropolitaine d'Aix-en-Provence - | 184 |
| 5.1.1. "Tenir son rang" : la "politique extérieure" de la CPA ----- | 184 |
| La CPA au SMITEEB : conflit latent, petites tempêtes et politique de la chaise vide ----- | 185 |
| La Communauté d'agglomération du Pays d'Aix et le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône : négociation d'une participation----- | 187 |
| 5.1.2. Construire un réseau à "plusieurs vitesses", la politique intérieure de transports publics urbains ----- | 190 |
| 2001 – 2005 : Construire un réseau à destination des périphéries ----- | 194 |
| À partir de 2006 : renforcer le réseau de la ville-centre et de son pôle d'activités ----- | 198 |
| 5.1.3. Le projet symbolique : des "diablins" pour affirmer l'attractivité de l'hyper-centre aixois - | 202 |
| Conclusion : Une politique communautaire extérieurement, intérieurement et symboliquement au service de la valorisation métropolitaine d'Aix-en-Provence ----- | 205 |
| 5.2. Renforcer une centralité balbutiante dans un contexte territorial multipolaire, la domination fragile de Salon-de-Provence sur la scène communautaire ----- | 206 |
| 5.2.1. La "politique extérieure" : outil de solidarité envers les communes périphériques, outil d'assise du compromis communautaire----- | 206 |
| 5.2.2. La politique intérieure : centralisation de la desserte et reconquête d'une centralité ----- | 209 |
| Une solidarité envers les périphéries : offrir un service public minimal à destination des captifs du transport public et proposer une alternative aux déplacements automobiles ----- | 209 |
| Une politique qui privilégie la ville centre : réduire la place de la voiture en ville ----- | 212 |
| 5.2.3. Quand le président s'en mêle. Les transports collectifs au service d'un projet urbain de valorisation de l'espace central ----- | 216 |
| Conclusion : à Salon-de-Provence, s'affirmer à l'échelle intercommunale pour exister à l'échelle métropolitaine----- | 224 |
| Conclusion : dans les territoires dorés, des politiques de transport et de déplacements pour s'affirmer dans la hiérarchie urbaine----- | 225 |

| | |
|--|------------|
| Chapitre 6. Desservir le “bout du monde” pour transporter un public contraint, quand la solidarité envers les périphéries domine la scène communautaire | 227 |
| Introduction | 227 |
| 6.1. Aubagne : proposer une politique de transports publics alternative | 228 |
| 6.1.1. Une stratégie interterritoriale dictée par la proximité de Marseille | 228 |
| 6.1.2. Des périphéries considérées dans un réseau centralisé | 230 |
| Le pôle multimodal d’Aubagne comme point de rabattement, créer des lignes fortes à destination des périphéries | 231 |
| Intégrer la CC Lou Païs dou Merlançou au réseau, déployer un service public sur l’ensemble du territoire communautaire | 234 |
| 6.1.3. Le symbole de la gratuité : politisation des enjeux sociaux de T&D à Aubagne | 237 |
| La gratuité des transports publics émerge lors de la campagne électorale pour les municipales à Aubagne | 238 |
| La gratuité des transports publics : une mesure sociale envers les jeunes habitants des périphéries | 239 |
| La gratuité des transports publics : créer une identité collective et mettre en débat la gratuité à l’heure de l’intégration des réseaux sur la région urbaine | 242 |
| Conclusion : La CAPAE veut faire autrement | 243 |
| 6.2. Desserte du bout du monde et dimension sociale de la mobilité dans un territoire multipolaire dominé par une coalition périphérique : le SAN-OP | 244 |
| 6.2.1. La “politique extérieure” : déployer une solidarité territoriale hors des limites du PTU | 245 |
| S’occuper des franges et des périphéries | 245 |
| Quand deux rivales historiques, Istres et Martigues, s’associent dans un Syndicat Mixte de Gestion et d’Exploitation des Transports Urbains | 246 |
| 6.2.2. La politique intérieure : face à une structure urbaine multipolaire, un réseau pour desservir le bout du monde | 250 |
| 1980 – 1999 : d’une ligne par commune à un réseau intercommunal | 251 |
| 1999 – 2011 : priorité à la desserte du bout du monde. | 252 |
| Une centralité banalisée | 256 |
| 6.2.3. Leur offrir les moyens d’aller travailler pour “qu’ils” puissent s’en sortir. | 257 |
| L’inscription progressive des difficultés de mobilité des pauvres à l’agenda communautaire. | 258 |
| Des bus vers l’emploi à une politique globale de desserte des zones d’activités : volontarisme politique et contraintes | 260 |
| Conclusion : solidarité sociale et spatiale sur le devant de la scène communautaire | 264 |
| Conclusion de la seconde partie. Attractivité et compétitivité urbaine contre réactualisation de la dimension sociale de la mobilité | 267 |

Troisième partie. Réguler les circulations automobiles en ville : valorisation urbaine et mécanismes marchands de la sélectivité des usagers-----271

Introduction. Le stationnement une compétence communale articulée aux politiques intercommunales de transports publics urbains ?-----273

Chapitre 7. Intercommunalité, voirie et stationnement :(dés)articulation des politiques urbaines de Transport et de Déplacements -----277

Introduction : voirie et stationnement quelle ligne de partage des compétences entre intercommunalités et communes ----- 277

7.1. Les *consensus communautaires* au prisme des interventions intercommunales dans la voirie et le stationnement----- 278

7.1.1. À la CPA : voirie et stationnement au service de la qualité des espaces publics----- 279

Aménagement des zones d'activités ----- 279

Les entrées de villes : indicateur de la qualité d'un territoire ? ----- 280

Le stationnement communautaire----- 282

7.1.2. La CA-AP, aménagement de la voirie et réticence au jeu intercommunal ----- 285

Voiries des zones d'activités communautaires ----- 285

Les fonds de concours à la voirie, quand un pacte budgétaire vole en éclat ----- 286

7.1.3. Au SAN-OP, persistance de l'ancien consensus communautaire ----- 287

Conclusion : des compétences intercommunales résiduelles en matière de stationnement ----- 289

7.2. Réguler le stationnement et les circulations automobiles en ville : attractivité commerciale et sélectivité de l'accès aux espaces publics centraux ----- 290

7.2.1. Limiter la visibilité automobile dans les centres urbains patrimoniaux ----- 292

Paraître agréable... ----- 292

... pour être attractive ----- 297

7.2.2. "No parking, no business" ----- 300

Le stationnement, une rivalité entre trois types d'usagers----- 300

Améliorer l'accès automobile aux centres urbains ----- 301

Les outils du tri au profit des "visiteurs" : la contrainte tarifaire ----- 305

Conclusion : le stationnement outil d'un accès sélectif aux centres urbains ?----- 308

Conclusion. Réguler le stationnement en ville : l'attractivité commerciale avant tout ----- 310

Chapitre 8. Usagers choyés des politiques de stationnement et outils marchands de la sélectivité -----313

| | |
|--|-----|
| Introduction | 313 |
| 8.1. Attirer des populations solvables, repousser les pendulaires motorisés : réguler le stationnement dans les territoires “dorés” | 314 |
| 8.1.1. À Aix-en-Provence : construire un accès différencié au centre-ville à partir de mécanismes marchands | 315 |
| Développer un produit pour retenir les pendulaires hors du centre-ville | 316 |
| Le stationnement souterrain un produit destiné aux chalands, touristes et professions libérales | 322 |
| Résidents : retour ou maintien en ville ? | 324 |
| Conclusion : les impensés sociaux d’un tri par les prix | 325 |
| 8.1.2. À Salon-de-Provence : Associer contrainte tarifaire et contrainte temporelle pour trier les usagers du centre-ville | 327 |
| Étendre et intensifier la contrainte tarifaire pour augmenter le taux de rotation | 328 |
| Une politique de stationnement qui ménage les résidents | 334 |
| Une constante : contraindre les pendulaires à stationner hors du centre-ville | 335 |
| Conclusion. Dans les territoires dorés : des mécanismes marchands au service du tri des usagers des centres-villes | 336 |
| 8.2. Attirer sans repousser, la régulation du stationnement dans les territoires “rouillés” | 338 |
| 8.2.1. Aubagne : vers une politique alternative de régulation du stationnement ? | 338 |
| Acteur privé et “feinte” publique pour une régulation tarifaire gelée | 338 |
| Le forum du stationnement : une redéfinition des outils de la politique urbaine | 341 |
| Les parcs-relais, l’entrée en scène de la Communauté d’Agglomération | 344 |
| Conclusion : contrainte tarifaire et nouvel espace de la régulation du stationnement | 346 |
| 8.2.2. Istres : Salon et Aix comme modèle | 347 |
| Une politique dessinée pour améliorer la qualité de vie et favoriser le stationnement des consommateurs | 347 |
| La contrainte tarifaire et son espace : des outils adaptés par la politique istréenne | 350 |
| Conclusion : diminuer les effets potentiels de la tarification sur le tri des usagers | 353 |
| Conclusion. Dans les territoires “rouillés” : attirer les consommateurs sans repousser, minimiser le tri potentiellement généré par des mécanismes marchands | 354 |
| Conclusion : une hiérarchisation différenciée des usagers selon l’histoire sociale et économique des territoires | 356 |

| | |
|---|------------|
| Conclusion de la troisième partie. Approfondissement contre allègement des contraintes marchandes de sélection des usagers | 357 |
|---|------------|

| | |
|----------------------------|------------|
| Conclusion générale | 361 |
|----------------------------|------------|

Différenciation des politiques urbaines de transport et de déplacement, différenciation des trajectoires de développement-----363

Vers des gouvernements urbains-----363

Deux objectifs idéal-typique, deux trajectoires de développement -----366

Vers quelle(s) solidarité(s) métropolitaine(s) ? -----368

Bibliographie -----373

Néolibéralisme, néolibéralisation -----373

Intercommunalité, organisation institutionnelle de l'espace-----373

Analyse des politiques publiques-----376

Perspectives historiques -----376

Mutation politique et institutionnelle dans la région urbaine marseillaise -----376

Mutations urbaines, économiques et sociales de la région urbaine marseillaise -----377

Mutations des systèmes économiques territoriaux -----379

Géographie sociale -----379

Aspects sociaux de la mobilité -----379

Systèmes de déplacements, réseaux, solidarité territoriale et politiques urbaines de transport et de déplacements-----380

Urbanisme -----383

Stationnement-----383

Autres documents -----384

Annexes -----387

Annexe I : distribution de l'information statistique, traitement des valeurs "aberrantes" et discrétisation des données statistiques -----388

1. Distribution de l'information statistique -----388

2. Traitement des valeurs "aberrantes"-----389

3. Méthode de discrétisation de l'information statistique-----393

4. Exemple de discrétisation des données. Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, données 2011 -----394

5. Résultat de la discrétisation des données pour les autres territoires communautaires-----396

| | |
|--|------------|
| Annexe II : liste des rencontres et entretiens réalisés | 401 |
| Annexe III : liste des réunions publiques | 407 |
| Annexe IV : liste des émission radiophoniques | 408 |
| | |
| Tables | 410 |
| | |
| Table des cartes | 411 |
| Table des graphiques | 412 |
| Table des illustrations | 413 |
| Table des tableaux | 414 |
| Table des encadrés | 415 |
| Table des figures | 415 |
| Table des photos | 416 |
| | |
| Tables des matières | 417 |

***La ville mobile gouvernée
Intercommunalités, politiques de déplacements et trajectoires de
développement dans
la région urbaine marseillaise***

Résumé : Au début de la décennie 2000, en France, les intercommunalités d'agglomération (communauté d'agglomération et communauté urbaines) deviennent compétentes afin d'élaborer les politiques urbaines de transport et de déplacements. De fait, les territoires à partir desquels s'élaborent ces politiques urbaines et les compétences qu'elles mobilisent s'étendent. Ce grand changement pose la question des objectifs prioritaires assignés à ces politiques urbaines qui participent désormais d'une affirmation politique de l'agglomération. Alors que la dimension sociale de la mobilité périclité au profit d'un traitement entrepreneurial des problèmes environnementaux, pour qui et pour quoi sont élaborées les politiques urbaines de transport et de déplacements ? Dans ce contexte, ce travail de thèse pose l'hypothèse d'une différenciation des objectifs prioritaires de ces politiques urbaines selon l'histoire sociale, économique et urbaine des territoires urbains. Dans un premier temps, nous exposons l'identité territoriale de quatre intercommunalités périphériques de la Région Urbaine Marseillaise. Ensuite, nous nous intéressons aux politiques intercommunales de transports publics urbains et aux politiques urbaines de régulation du stationnement déployées depuis le début de la décennie 2000 par ces quatre intercommunalités. La confrontation systématique des objectifs prioritaires des politiques urbaines de transport et de déplacements aux identités territoriales des territoires intercommunaux aboutit au résultat central de ce travail, à savoir une opposition idéale typique de la substance des politiques urbaines de transport et de déplacements. D'un côté, des territoires à l'histoire ouvrière et industrielle, en quête de solidarité, déploient des politiques urbaines de transport et de déplacements qui s'emploient à réactualiser la dimension sociale de la mobilité dans un contexte de ville motorisée. De l'autre côté, des territoires à l'histoire bourgeoise, en quête d'attractivité, déploient des politiques de transport et de déplacements dominées par l'impératif du rayonnement et de l'attractivité de la ville-centre à l'échelle de la région urbaine. À l'heure d'une nouvelle réforme institutionnelle de l'action publique urbaine, ce résultat de recherche interroge directement les registres de la solidarité métropolitaines qui émergeront de la future métropole Aix-Marseille-Provence.

Mots clefs : Région Urbaine Marseillaise, politiques urbaines de transport et de déplacements, stationnement, intercommunalités, entrepreneurialisme.

***The mobile city governed
Inter-municipal cooperation, mobility policies and development
trajectories across
the Marseille urban area***

Summary : During the first decade of the 21 century, in France, responsibility for the planning of urban transportation and mobility policies was transferred to the inter-municipal institutions. From that moment, the space from which these policies are planned and the competences they mobilized, are expanding. This major evolution now raises the question of the priorities assigned to these urban policies which are embedded in the political affirmation of the urban area. While the social dimension of mobility is collapsing and the entrepreneurial management of the environmental problems is taking over, for whom and why are these urban transport and mobility policies developed? In this context, this thesis is based on the assumption of a differentiation in these urban policies priorities related to the social, economic and urban history of the urban territories. We will first describe the four supra-communal Marseille Urban Region identities. Then we will analyze the urban public transit and parking regulation policies implemented since the early 2000s by these four inter-municipal institutions. The systematic confrontation of these urban identities with the key objectives of these urban transport and mobility policies brings us to the central result of this work: a typical ideal opposition of the substance of these urban policies. On the one hand, industrial and working class territories, seeking more solidarity, develop urban transport and mobility policies putting forward the social dimension of mobility in a motorized city context. On the other hand, the bourgeois territories, in search of more attractiveness, devise urban transport and mobility policies dominated by the imperative of influence and attractiveness of the core city over the urban region. At a time when a new institutional reform in urban public action is about to be conducted, this research result directly brings up questions about the nature of the metropolitan solidarity that will emerge from the future Aix-Marseille-Provence metropolitan institution.

Key word : Marseille Urban Region, Urban transportation and mobility policies, parking policies, inter-municipal cooperation, entrepreneurialism.